



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL
CAMPUS CHAPECÓ
CURSO DE GEOGRAFIA**

**A GÊNESE DA CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL DO
AEROPORTO MUNICIPAL DE CHAPECÓ-SC**

Lucas Azeredo Rodrigues

**Chapecó
2017**

LUCAS AZEREDO RODRIGUES

A GÊNESE DA CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL DO AEROPORTO MUNICIPAL DE CHAPECÓ-SC

Trabalho de Conclusão de Curso de graduação apresentado ao Curso de Geografia – Licenciatura da Universidade Federal da Fronteira Sul, *campus* Chapecó, como requisito para obtenção do título de licenciado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Marlon Brandt

Chapecó, dezembro de 2017.

PROGRAD/DBIB - Divisão de Bibliotecas

Rodrigues, Lucas Azeredo

A gênese da configuração territorial do Aeroporto Municipal de Chapecó-SC/ Lucas Azeredo Rodrigues. -- 2017.

105 f.:il.

Orientador: Marlon Brandt.

Trabalho de conclusão de curso (graduação) - Universidade Federal da Fronteira Sul, Curso de Geografia , Chapecó, SC, 2017.

1. Geografia da Circulação, Transporte e Logística. 2. Aviação Regional. 3. Fluxos aéreos. 4. Configuração territorial. 5. Aeroporto de Chapecó. I. Brandt, Marlon, orient. II. Universidade Federal da Fronteira Sul. III. Título.

Elaborada pelo sistema de Geração Automática de Ficha de Identificação da Obra pela UFFS com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

LUCAS AZEREDO RODRIGUES

A GÊNESE DA CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL DO
AEROPORTO MUNICIPAL DE CHAPECÓ-SC

Trabalho de Conclusão de Curso de graduação apresentado como requisito para
obtenção de grau de Licenciatura em Geografia da Universidade Federal da
Fronteira Sul, *campus* Chapecó-SC.

Orientador: Prof^o Dr. Marlon Brandt

Este trabalho de conclusão de curso foi defendido e aprovado pela banca em:

07 / 12 / 2017

BANCA EXAMINADORA



Prof^o Dr. Marlon Brandt – UFFS



Prof^a Dr^a Ana Paula Camilo Pereira – UEMS



Prof^a Dr^a. Lídia Lucia Antongiovanni - UFFS

Ao meu irmão e minhas irmãs, à minha família, em especial a Jaqueline, Ivan, e Luís Marcelo, por me apoiarem em todos os momentos. E ao CAGEO-UFFS por sua trajetória, luta e dignidade no movimento estudantil.

AGRADECIMENTOS

Agradeço imensamente à Deus por ter me concedido saúde, força e disposição para fazer a faculdade e o trabalho de final de curso e tranquilizado meu espírito nos momentos mais difíceis da minha trajetória acadêmica desde então. Dedico este trabalho à todos que participaram não apenas neste TCC, como também de toda minha caminhada acadêmica até agora. À minha família, minha mãe Jaqueline, que sempre acreditou nessa minha empreitada, junto ao meu padrasto e pai de Coração, Luís Marcelo, nunca me deixaram na mão, e, sempre que precisei de diversas formas, estavam comigo. Ao meu avô Ivan, pessoa que me apresentou de forma especial a Geografia com sua experiência de mais 40 anos de sala de aula. Em especial à uma pessoa, que me mostra a cada dia como devemos alimentar ao próximo, com carinho e amor, que me mostrou o quão é importante estar sempre presente, mesmo que longe, só meu irmão, Bernardo, de 6 anos, é capaz de fazer isso comigo. Ao meu pai, Marcelo e minha irmã Maria Eduarda, por me abraçarem e compreenderem a minha distância. Aos demais membros de minha família materna e paterna, sintam-se incluídos nestes agradecimentos. A todos os Professores, desde meu ensino primário, até o superior, que de uma forma ou de outra colaboraram na minha formação. Em especial, ao Profº Marlon, por topar o desafio desta pesquisa, por todas as dicas e sugestões durante as 5 disciplinas que ministrou para minha turma, sobretudo no que se refere ao mestrado. À minha banca, à Profª Ana Paula, por aceitar participar e por suas contribuições, mesmo longe, à Profª Lídia, por todas as discussões e contribuições desde 2014, e também por aceitar o convite. Não posso deixar de agradecer ao Profº Willian Simões, por ter me acolhido e desenvolvido projetos na graduação durante 3 anos, por sempre me incentivar a continuar os estudos. À Profª Adriana, por ser minha primeira orientadora de projeto, por todos seus ensinamentos e observações ao longo dos estágios, e também ao Profºs Ivano, Juvenal, Annelise e Luzia, que me acolheram durante os estágios na Educação Básica. Ao Profº William por me acolher no projeto de pesquisa do Observatório Geográfico. Profªs Gisele e Jane, por estarem sempre comigo, sobretudo na ansiedade do processo seletivo de mestrado e por todas as contribuições ao longo da graduação. Ao Profº Igor, que me orientou para novas reflexões acerca da temática. Ao CEOM, por me receber para averiguar os jornais em busca de dados, como também à Biblioteca Municipal, sobretudo na pessoa do Sr. Renato, que me ajudou durante dias nas buscas aos jornais. À administração do aeroporto, ao Sr Eglon, que me recebeu no início do ano e sempre se mostrou disposto às novas pesquisas sobre o aeroporto. Já aos meus colegas, ressalto àqueles que passaram longos anos, durante semestres, Andressa, Daniela, Leonardo, Carlos e Budke e aos outros que se agregaram ao longo da caminhada, Janaína, Jean e o João, que por proximidade de área de estudo, sempre estiveram dispostos às novas discussões. Aos meus veteranos, Eduardo e Maycon, por sempre me incentivarem no meu processo de pesquisa na geografia e pelas demais contribuições. E também, à todas amizades que conquistei desde que vim para Chapecó. Por fim, de modo especial, ao CAGEO, que me fez crescer de forma imensurável, não apenas do ponto de vista acadêmico, mas também pessoal. Durante dois anos e meio, pude compartilhar vários momentos, experimentar novas vivências, e crescer pessoalmente. Estar à frente do movimento estudantil, representar pessoas, organizar eventos, e vivenciar a luta da geografia num processo de *re-existência*. Gratidão por tudo, não quis esquecer ninguém, mas que se sintam abraçados, e boa leitura.

“A geografia é um saber, um saber difícil porque integrador do vertical e do horizontal, do natural e do social, do aleatório e do voluntário, do atual e do histórico e sobre a única interface da qual dispõe a humanidade (P. et G. Pinchemel, in Trystram, 1944, p.473)” Tradução: Mendonça, F. (2001).

AZEREDO R., L. **A GÊNESE DA CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL DO AEROPORTO MUNICIPAL DE CHAPECÓ-SC.** Trabalho de Conclusão de Curso. Curso de Geografia – Licenciatura. Universidade Federal da Fronteira Sul. Chapecó, 2017.

RESUMO

Os meios de transporte são de suma importância para a compreensão de dinâmicas no espaço geográfico. Chapecó possuía um acesso precário por terra, quando nos remetemos a discutir o modal rodoviário e seus desdobramentos na cidade. O poder local viu na aviação, um meio de trazer desenvolvimento não só ao município, mas também à região. Assim sendo, esta pesquisa objetivou fazer uma análise da configuração territorial do aeroporto municipal de Chapecó, mostrando a partir de sua gênese, como se deu o processo de transformação dos fixos e fluxos que circundam o aeroporto. Para buscar dados relacionados ao passado, a principal fonte desta pesquisa foi o Jornal, que foi o principal meio de comunicação no período analisado. O acesso a informações relacionadas na pesquisa era de grande dificuldade, haja vista que muitas companhias que operaram em Chapecó faliram, ou fundiram-se com outras. Este trabalho foi dividido em quatro partes: a primeira, mostrando os alicerces epistemológicos da geografia dos transportes; a segunda, voltada a uma contextualização da aviação na escala nacional; a terceira, visou expor alguns pontos importantes do processo de formação socioespacial da cidade; e a quarta, mostrar a gênese do aeroporto de Chapecó. A última, subdividiu-se em diferentes contextos espaço-temporais, nos quais foram redesenhados o espaço aéreo chapecoense desde década de 1950 até 2002, na virada do século. Em alguns dos resultados, verificou-se que, o poder público e empresariado local foram de suma importância para o desenvolvimento do objeto de pesquisa pois, os mesmos buscaram novas formas de investimento, e uma relação com as prestadoras de serviços aéreos. De fato, a inserção do capital agroindustrial no oeste catarinense, trouxe um novo cenário voltado para o agronegócio, prosperando os circuitos da economia no entorno dos complexos agroindustriais. As dinâmicas territoriais e as estratégias de competitividade e concorrência também determinaram o encerramento e a criação de novas rotas a partir de Chapecó, ou com escala na cidade. Com a tecnificação do espaço, e o não acompanhamento dos demais fluxos, aeroportos da região deixaram de operar voos regulares, concentrando-se em Chapecó. A cidade que, após a década de 1980, transformou-se em polo regional, devido sua eficiência na prestação de serviços. A pesquisa se encerra parcialmente em 2003, quando, há a inserção de capital federal no plano de interiorização do Brasil, fazendo um rearranjo no espaço geográfico brasileiro, deixando uma provocação à novas pesquisas.

Palavras-chave: Geografia da Circulação, logística e Transporte; Aviação Regional; Modal Aéreo; Configuração territorial; Aeroporto Municipal de Chapecó.

ABSTRACT

The means of transport are of great importance for the understanding of dynamics in the geographical space. Chapecó had a precarious access by land, when we refer to discuss the modal road and its unfolding in the city. Therefore, local power saw in aviation, a means of bringing development to the county, but also to the region. Besides, this research aimed to make an analysis of the territorial configuration of the municipal airport of Chapecó, showing from its genesis, how the process of transformation of the fixed and flows that surround the airport took place. To search for the items related to the past, the main source of this research was the Journal. This, which was the main means of communication during the analyzed period. However, access to information related to the survey was of great difficulty, since many companies operating in Chapecó failed or merged with others. However, this work was divided in four parts: the first one, showing the epistemological foundations of the geography of the transports; the second, aimed at contextualizing aviation at the national level; the third, aimed at listing some important points of the socio-spatial formation process of the city; and the fourth, show the genesis of Chapecó airport. The latter was divided into different spatio-temporal contexts, in which they redesigned Chapeco's air space from the 1950s to 2002 at the turn of the century. As some of the results, it was obtained that the local public and business power were of their importance for the development of the research object. For they sought new forms of investment, and a relationship with the providers of air services. In fact, the insertion of agroindustrial capital in the west of Santa Catarina transforms a new scenario focused on agribusiness, and the economic circuits surrounding agroindustrial complexes thrive. The territorial dynamics and strategies of competitiveness and competition also determined the closure and creation of new routes from Chapecó, or with a stopover in the city. With the upgrading of space, and non-monitoring of other flows, airports in the region stopped operating scheduled flights, concentrating on Chapecó. The same, which, after the 1980s, has become a regional hub, due to its concentration on service delivery. The research is partially closed in 2003, when, there is the insertion of federal capital in the interiorization plan of Brazil, and that it rearranges the Brazilian geographic space, leaving as a provocation to the new researches.

Keywords: Geography of Circulation, Transport and Logistics; Regional Aviation; Airflow; Territorial configuration; Municipal Airport of Chapecó.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Foto da Aeronave DC-3 em Chapecó.....	49
Figura 2: Mapa de rotas Varig em 1952	51
Figura 3: Mapa de rotas Varig em 1956.....	52
Figura 4: Mapa de rotas Varig em 1958.....	53
Figura 5: Mapa de rotas Sadia/Transbrasil em 1973.....	54
Figura 6: Mapa de rotas da Cruzeiro do Sul em 1974	56
Figura 7: Mapa de rotas Varig em 1977	57
Figura 8: Primeira Aterrissagem no Aeroporto Serafin Enoss Bertaso	59
Figura 9: Jornal Folha do Oeste, 1979	60
Figura 10: Jornal Diário da Manhã, 16 e 17 de fevereiro de 1980	61
Figura 11: Jornal Diário da Manhã, 16 e 17 de fevereiro de 1980	62
Figura 12: Aeronave do Frigorífico Chapecó.....	63
Figura 13: Mapa de Rotas Rio Sul, 1983	64
Figura 14: Embraer E-120 (Brasília) nos anos 90	66
Figura 15: Propaganda Rio Sul no Jornal Diário da Manhã	69
Figura 16: Mapa de Rotas Rio Sul no primeiro Semestre de 1993	70
Figura 17: Propaganda da Rio Sul no Diário da Manhã, 08/1994	72
Figura 18: Mapa de Rotas Rio Sul, 1994	73
Figura 19: Reportagem no Jornal Diário da Manhã	75

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Fluxo Aéreo de passageiros comerciais.....	36
Mapa 2: Fluxos aéreos internacionais a partir do Brasil (2016)	39
Mapa 3: Localização da cidade de Chapecó.....	45
Mapa 4: Ocupação Urbana de Chapecó 1957-2009.....	48
Mapa 5: Destinos e origens regulares no aeroporto de Chapecó na década de 1950.....	80
Mapa 6: Destinos e origens regulares do Aeroporto de Chapecó na década de 1970	81
Mapa 7: Destinos e origens regulares do Aeroporto de Chapecó na Década de 1980.....	82
Mapa 8: Destinos e origens regulares do Aeroporto de Chapecó na Década de 1990.....	83
Mapa 9: Destinos e origens regulares do Aeroporto de Chapecó entre 2000 e 2002.....	84
Mapa 10: Evolução das Operações regulares da VARIG/Rio Sul em Chapecó.....	85
Mapa 11: Evolução das Operações regulares da Transbrasil/InterBrasil em Chapecó.....	85
Mapa 12: Operações regulares da TAM em Chapecó	86
Mapa 13: Operações regulares da TRIP em Chapecó	86
Mapa 14: Operações regulares da Transbrasil/Interbrasil em Chapecó.....	87
Mapa 15: Operações regulares VARIG/Rio Sul da em Chapecó.....	88
Mapa 16: Operações Regulares de passageiros em Chapecó entre 1952 e 2002	89
Mapa 17: Destinos e origens regulares do aeroporto de Chapecó (1952- 2002)	89

LISTA DE GRÁFICOS E TABELAS

Gráfico 1. Movimento de Passageiros rodoviários/aéreos em 2003 e 2015.....	40
Gráfico 2: Participação das unidades da federação na movimentação área brasileira (2015)	41
Gráfico 3: 20 Aeroportos brasileiros mais movimentados (2015)	41
Gráfico 4: Evolução da Frota das Empresas Brasileiras	43
Gráfico 5: Demanda doméstica.....	43
Tabela 1: Movimento de Passageiros no Brasil.....	42
Tabela 2: Movimento no Aeroporto Coronel Ernesto Bertaso (São Cristóvão).49	
Tabela 3: Voos do Grupo Varig em 1979 em Chapecó.....	59
Tabela 4: Horários de ônibus saindo de Chapecó em 1989.....	65
Tabela 5: Horários de voos saindo de Chapecó em 1989.....	65
Tabela 6. Movimento no Aeroporto Serafin Enoss Bertaso 1993-1998.....	77

LISTA DE SIGLAS

ABEAR –	Associação Brasileira das Empresas Aéreas
ABETAR –	Associação Brasileiras das Empresas de Transporte Aéreo Regional
ANAC -	Agência Nacional da Aviação Civil
DAC –	Departamento da Aviação Civil
Embraer –	Empresa Brasileiras de Aeronáutica
IBGE –	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IATA -	Código da Associação Internacional de Transportes Aéreos (International Air Transport Association)
ICAO -	Código da Organização Internacional da Aviação Civil (<i>International Civil Aviation Organization</i>)
INFRAERO -	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
UFFS –	Universidade Federal da Fronteira Sul
PAX -	Passageiros

COMPANHIAS AÉREAS

AZUL -	Azul Linhas Aéreas Brasileiras
AVIANCA –	Avianca Brasil
CRUZEIRO -	Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul
INTERBRASIL -	Interbrasil <i>Star</i> (Sistema de Transporte Aéreo Integrado)
GOL -	Gol Linhas Aéreas Inteligentes
LATAM -	Latam Airlines
OCEANAIR –	Oceanair Linhas Aéreas
PASSAREDO -	Passaredo Linhas Aéreas
RIO SUL -	Rio Sul Serviços Aéreos Regionais
SADIA -	Sadia S. A. Linhas Aéreas
TAM -	Transporte Aéreos Marília
TAC -	Transportes Aéreos Catarinense
TRANSBRASIL -	Transbrasil S. A. Transportes Aéreos
TRIP -	Transporte Aéreo Regional do Interior Paulista
VARIG -	Viação Aérea Rio-Grandense
VASP -	Viação Aérea São Paulo

SUMÁRIO

1. Introdução.....	16
2. Uma leitura conceitual acerca da ‘Geografia da Circulação, transporte e logística’	21
2.1. A “Geografia da Circulação, Transporte e Logística”	21
2.2. Uma revisão bibliográfica dos estudos da aviação brasileira	28
3. A Produção do Espaço Aéreo Brasileiro.....	31
3.1. Uma contextualização histórica-geográfica do transporte aéreo no Brasil.....	31
3.2. A aviação brasileira em números.....	37
4. O Aeroporto Municipal de Chapecó	47
4.1 Chapecó e suas ‘Geografias’	43
4.2 A era DC-3 no São Cristóvão	47
4.3 O nascimento e a infância do Serafin Enoss Bertaso.....	58
4.4 A era do “Brasília”	65
4.5 A virada de século e a expansão crescente	76
4.6 O espaço aéreo de Chapecó: a cartografia dos voos entre 1957– 2002.....	78
5. Considerações Finais.....	90
6. Referências bibliográficas.....	96

1. INTRODUÇÃO

Assimilar o desenvolvimento da aviação geral, assim como os avanços técnicos que se prosperaram, principalmente no pós-guerra, é uma tarefa árdua, que exige leituras complementares em diferentes segmentos da geografia e do circuito aeronáutico. Desde a caracterização do objeto de pesquisa como fixo do trabalho (o aeroporto), quanto conhecer especificações técnicas operacionais de aeronaves e dos aeroportos, além de compreender as dinâmicas de atuação das companhias aéreas, e ter conhecimento das 'geografias' das regiões envolvidas na pesquisa.

Existem poucos trabalhos voltados para a temática dentro da geografia dos transportes, sobretudo na chamada "Geografia da Circulação, Transporte e Logística" (SILVEIRA, 2011). Das pesquisas desenvolvidas neste ramo da geografia, destacam-se: Théry (2015, 2003), Silveira (2013, 2011, 2009) Junior e Silveira (2010), Pereira (2014, 2010) Diniz e Diniz (2006), Santos e Silveira (2011), Santos (2001, 2008, 2010, 2014), Gallo (2006) e Coelho (2012).

O objetivo principal desta pesquisa é analisar a configuração territorial do Aeroporto Municipal de Chapecó. Entretanto, outras ramificações a partir desta central surgem, como compreender a Aviação Nacional e a de Chapecó e das companhias aéreas regulares que atuam neste setor do ponto de vista histórico-geográfico, relacionar a aviação regional chapecoense com as diferentes dinâmicas socioeconômicas de Chapecó e entender as dinâmicas que configuraram o aeroporto até 2003, demonstrando em forma de mapas temáticos e gráficos com dados quantitativos e qualitativos.

Por se tratar de um estudo histórico-geográfico, corroboramos com Moraes (2011), no sentido de também poder compreender o espaço, com base nas transformações que ocorreram no passado:

Entendemos a Geografia Histórica como caminho de reconstituições (em várias escalas) do processo de formação dos atuais territórios [...] Mesmo os estudos de maior detalhe (regionais ou locais) necessitam localizar seus objetos de análise nos conjuntos maiores que interferem em sua vida econômica e social (MORAES, 2011, p. 74 e 75)

Assim, o estudo na perspectiva espaço-temporal do objeto de desta pesquisa, o aeroporto de Chapecó, nos faz refletir sobre a importância

econômica que o mesmo trouxe à cidade, pois como o aeroporto era a entrada e saída dos fluxos da cidade, por alguns anos, o escoamento produtivo das agroindústrias se faziam pelo modal aéreo, ressaltando-se que, era e ainda é, um dos principais atores da economia da região. A aviação, proporcionou um crescimento e desenvolvimento regional, que foram se adaptando à nova lógica de mercado, e se readequando à novos arranjos socioespaciais

Logo, podemos ir ao encontro do conceito de *configuração territorial*, trabalhada por Milton Santos, na obra “Metamorfoses do Espaço Habitado”:

A configuração territorial é o território mais o conjunto de objetos existentes sobre ele; objetos naturais ou objetos artificiais que a definem [...] Descobrir se um objeto é natural ou artificial exige a compreensão de sua gênese, isto é, de sua história [...] Seja qual for o país, e o estágio de desenvolvimento, há sempre nele uma configuração territorial formada pela constelação de recursos [...] É um conjunto de todas as coisas, arrançadas em sistema, que forma a configuração territorial cuja realidade e extensão confundem o próprio território de um país [...] é sempre um sistema, ou melhor, uma totalidade, ainda que inerte. (SANTOS, pp. 83 e 84, 2014)

Em relação a questão dos objetos supracitados anteriormente, acarretam a existência dos fluxos e fixos:

Os fluxos são o movimento, a circulação e assim eles nos dão também a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo. Desse modo, as categorias clássicas – isto é, a produção propriamente dita, a circulação, a distribuição e o consumo – podem ser estudadas por meio desses dois elementos: fixos e fluxos (SANTOS, 2014, p.86).

A existência de *fixos* e *fluxos* proporcionam configurações em redes. Para a compreensão do conceito de redes, corroboramos com Dias (2003): “a intensificação da circulação interagindo com as novas formas de organização da produção imprime simultaneamente ordem e de ordem numa perspectiva essencialmente geográfica”.

A necessidade de compreender todo o cenário ao entorno do objeto de estudo, o aeroporto, advém da ideia trabalhada por Silveira (2011):

Há a necessidade de se entender a formação socioespacial desses espaços, ao menos, minimamente para a compreensão de suas potencialidades. Nesse ínterim, a apreensão da realidade, especialmente de fenômenos de maior dimensão, está além do que os nossos olhos podem captar e, por isso, uma metodologia e um referencial adequado são necessários. Parte daí a necessidade de uma visão mais totalizante e da noção de

circulação como parte importante desta totalidade, comum a alguns geógrafos marxistas (SILVEIRA, 2011, p.30 e 31).

Na perspectiva do papel da aviação na produção do espaço geográfico:

O setor aéreo apresenta destacada contribuição para o desenvolvimento e crescimento sustentado do País. De fato, as viagens aéreas, além de desempenharem um papel reconhecido na integração nacional e no estímulo de negócios entre as regiões, também promovem a inserção internacional do Brasil e dos brasileiros nos fluxos comerciais e culturais. O setor aéreo nacional é dinâmico e eficiente, e apresentou crescimento significativo nos últimos anos, mas pode almejar níveis superiores de crescimento futuro (McKINSEY & COMPANY, 2010).

Em 1910 decolava o primeiro voo no Brasil, e em 1927 iniciava a era dos voos regulares. Era o começo do crescimento acelerado da aviação nacional. Inicialmente, a aviação se concentrou na região litorânea, sobretudo no eixo Rio-São Paulo. Por mais que perdure até hoje a soberania desse trecho, a aviação nacional começa a se deslocar para o interior, e fugir dos grandes centros entre as décadas de 1950 e 60, com políticas de interiorização desenvolvidas pelo Estado.

Durante os mais de 100 anos que se passaram desde as primeiras decolagens, destacam-se importantes episódios que valem ser elencados nesta pesquisa, para o entendimento do panorama atual: A criação do Departamento de Aviação Civil – DAC, a ‘Era Jato’, criação da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, substituição da DAC pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, concessão de aeroportos para a iniciativa privada, dentre outros (CAMILO PEREIRA, 2014).

Desde que nasceu, o mercado da aviação no Brasil foi crescente, mesmo em tempos de crises, entretanto, ressalta-se a mais recente, entre 2014 e 2017. Os dados nos mostram um grande salto no volume de passageiros: em **1945** - 245.672, **1975** - 6.512.649, em **1995** - 18.039.779 (SANTOS; SILVEIRA, 2011), e **2015** – 96.100.000 (ANAC, 2016).

Durante os anos 50 até meados de 2000, haviam voos regionais¹, de curta distância e com uma determinada frequência semanal em Chapecó. Entretanto,

¹ Entende-se voos regionais como um conjunto de voos de uma companhia aérea que atua numa determinada região.

nos últimos anos, principalmente a partir de 2002, essa configuração muda, com voos mais focados para os grandes centros do país, como São Paulo, Porto Alegre, Florianópolis e Brasília.

Silva *et al* (2014, p.1) demonstra o que levou o crescimento da aviação nacional após 2000:

a procura por esse modal se mostra crescente, aumentando 138,8% no número de passageiros entre de 2000 a 2012. Esse fato se deve às vantagens oferecidas, tais como: velocidade, segurança e conforto. Além disso, o autor retrata a redução de 45,88% dos preços das passagens, na mesma escala temporal, proporcionando maior acessibilidade ao modal. Com o aumento do PIB brasileiro e a inclusão das classes B e C na utilização ativa desse transporte, os destinos sul-americanos passam a ocupar lugar de destaque nas opções de viagem. No período entre 2000 e 2013, ocorreu um aumento da quantidade de ligações entre o Brasil e os países sul-americanos, sendo Argentina, Chile e Uruguai as principais ligações, de acordo com o Horário de Transportes - HOTRAN (ANAC).

Ainda sobre essa ruptura:

Segundo relatório publicado pela McKinsey & Company (2010), o mercado brasileiro opera 50 milhões de viagens por ano, apresentando uma taxa de crescimento de 10% ao ano entre 2003 e 2008 (Silva *et al*, 2014, p.2).

Assim sendo, a reflexão espaço-temporal dessa pesquisa se encerra no ano de 2003, como justificativa nas citações anteriores de Silva *et al* (2014), em que se explicitam o processo de reconfiguração do espaço aéreo nacional e regional após o ano 2000. A partir de 2003, há uma nova configuração do espaço aéreo nacional, marcando um momento, que poderá vir a ser abordado em outras pesquisas.

Perguntas que exigem uma reflexão teórica baseada em dados concretos para serem respondidas, assim como a aviação brasileira cresceu nesse milênio, o movimento no aeroporto de Chapecó seguiu acompanhando esse ritmo.

A metodologia de pesquisa utilizada, parte do levantamento de dados da ANAC e de outros órgãos públicos, no entanto, será focado apenas o estudo das companhias aéreas comerciais regulares que operaram no aeroporto municipal, tendo em vista a extensão do trabalho. Também, pudemos contar com visitas ao CEOM-Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina e a Biblioteca Municipal, em busca de conteúdos referentes a dados históricos-geográficos do aeroporto de Chapecó, como também uma pesquisa de campo no aeroporto municipal, em

conversa com a administração do aeródromo. Além do material levantado no CEOM e na biblioteca, buscou-se reportagens que tratassem do aeroporto em outros meios e em correios eletrônicos.

Entretanto, vale frisar que houve dificuldade na disponibilização e acesso de dados, muitas companhias faliram ou fizeram fusão com outra companhia, sobretudo as que operaram em Chapecó, como a VARIG, Transbrasil, Real, Cruzeiro, TRIP, TAC, TAM, dentre outras. Com isso, a principal base de informações passa a ser jornais, que eram basicamente o meio de comunicação e divulgação de informações na cidade no período da pesquisa.

Abrangendo a interdisciplinaridade geográfica, junto com a história, sobre a questão do uso de jornais como fonte de pesquisa:

A compreensão do passado faz-se por meio de fontes, isto significa que o historiador apropria-se de documentos para construção de narrativas, por isso, tornou-se fundamental situar o contexto onde a história traçou novos caminhos, incluindo-se, dessa forma, os impressos na historiografia (CALONGA, 2012, p. 86).

Após a união dos dados, foram elaborados mapas temáticos para demonstrar os fluxos, junto à gráficos, com o intuito de facilitar o entendimento do assunto, fazendo assim a confluência dos diferentes assuntos tratados até então no trabalho.

Sendo assim, a pesquisa foi dividida em três etapas. A primeira, 'A proposta de leitura conceitual acerca da 'Geografia da Circulação, transporte e logística', onde serão levantadas e discutidas as bases epistemológicas por trás da Geografia e dos meios de transporte, algumas reflexões acerca da geografia da circulação, e um breve levantamento dos principais materiais desenvolvidos em torno desta temática no Brasil.

A segunda parte 'A produção do espaço aéreo brasileiro', tratará de uma contextualização do transporte aéreo nacional, junto de dados e fontes oficiais a respeito com o objetivo de trazer uma base para a discussão geral.

A terceira parte aborda a gênese do objeto de pesquisa, o Aeroporto de Chapecó. Em primeiro, 'Chapecó e suas Geografias', onde será discutido, com base em pesquisas da região, as diferentes abordagens da geografia da cidade de Chapecó, bem como entender seus desdobramentos na região desde de

quando era localizado na área mais central do município, das companhias aéreas que trabalham na cidade até a compreensão do crescimento da circulação no complexo aeroportuário da cidade.

O segundo subcapítulo é destinado a discussão do aeroporto de quando ainda se localizava na área central da cidade. O terceiro discute o início das operações no atual aeroporto. Já o quarto, a ascensão da aviação regional na década de 1990. O quinto, uma leitura analisando o processo de reconfiguração dos fluxos. Por fim, o último, mostra mapas que foram elaborados para facilitar a compreensão e alteração das configurações proporcionadas no aeroporto.

As considerações finais encerram, por parte, esta pesquisa, demonstrando o quanto foram de suma importância as análises realizadas neste trabalho, que além de contribuir para diferentes perspectivas acerca das geografias da cidade de Chapecó e suas dinâmicas, salienta a importância do aeroporto na escala regional, servindo também como construção de reflexões para posteriores estudos.

2. UMA LEITURA CONCEITUAL ACERCA DA ‘GEOGRAFIA DA CIRCULAÇÃO, TRANSPORTE E LOGÍSTICA’²

O meio no qual se têm a existência de fluxos e fixos, principalmente na questão em que se envolve os meios de transporte, abrange uma escala além do próprio transporte, como o movimento de circulação e as estratégias logísticas, resultando num aproveitamento espaço-temporal.

2.1. A “Geografia da Circulação, Transporte e Logística”

A Geografia dos Transportes emerge como uma subárea da Geografia Humana, no período Pós-Segunda Guerra, uma vez que, a Ciência Geográfica ganhava um papel importante para a sociedade, se adequando às novas realidades mundiais, principalmente com reflexões de Ratzel, por uma Geografia política, econômica e militar (SANTOS E SOUZA, 2000).

As Grandes Navegações, que perduraram durante o século XIV até o XVIII, eram realizadas em busca da conquista de novos territórios pelo globo e de metais preciosos. Neste tempo, o principal meio de transporte era o aquaviário (marítimo entre os continentes, pois os deslocamentos internos se davam por carroças ou humanos). Com a necessidade de explorar mais as colônias, foram desenvolvendo novas técnicas em torno da navegação espacial, bem quanto da capacidade e aperfeiçoamento técnico dos barcos.

Com o crescimento das indústrias havia a exigência de desenvolver um meio que escoasse a produção de forma mais rápida, e o principal recurso desenvolvido nesse período de transição da manufatura, para a maquinofatura, foi a criação de motores a vapor. Os meios de transporte foram se adaptando à nova tecnologia, como os barcos e a locomotiva, principais meios de transporte nesse período, do século final do século XVIII ao início do século XX.

A Segunda Revolução Industrial é marcada pela criação do motor a combustão, o que vai iniciar a criação e inserção do automóvel pelo mundo. Esse

² Além de ser tema um livro organizado por Silveira, Pereira e Felipe Júnior (2011) que serve de base para este trabalho, é uma disciplina do Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal de Santa Catarina.

período serve de impulsão para a exploração do petróleo, haja vista, o principal recurso natural da primeira revolução, o carvão.

O período pós-guerra, foi fundamental para o desenvolvimento das tecnologias, que conhecemos hoje. Milton Santos (2001,2006,2008,2011) fortalece com a ideia de que o meio técnico-científico-informacional se intensificou em meados da década de 1970, e mantém-se até hoje:

Nesse período, os objetos técnicos tendem a ser ao mesmo tempo técnicos e informacionais, já que, graças à extrema intencionalidade de sua produção e de sua localização, eles já surgem como informação; e, na verdade, a energia principal de seu funcionamento é também a informação. Já hoje, quando nos referimos às manifestações geográficas decorrentes dos novos progressos, não é mais de meio técnico que se trata. Estamos diante da produção de algo novo, a que estamos chamando de *meio técnico-científico-informacional* (SANTOS, 2017, p.238).

Esta década ficou marcada pela atuação da revolução verde, provocando um novo cenário na produção do espaço (PINHEIRO MACHADO; PINHEIRO MACHADO FILHO, 2014). Neste mesmo período, como ressalta Espíndola (2002), começou a inserção do capital agroindustrial no oeste catarinense, ressaltando as oscilações das crises nacionais com base no pensamento de Ignácio Rangel ao interpretar os ciclos de *Kondratiev*.

Os impactos ocorridos nas revoluções industriais nos meios de transporte se perduram até os dias atuais. No entanto, partir de 1970, as mudanças se tornam mais intensas por intermédio do desenvolvimento das tecnologias e das novas espacializações da organização do trabalho (BARAT,2007).

Segundo Barat (2007), com a localização das indústrias nas regiões mais concentradas, como o sudeste, faziam com que fossem disponibilizado serviços públicos e infraestrutura, voltando para incentivar a circulação de mercadorias.

Logo, o Brasil vive a dualidade de transição nos modais de transporte, saindo da ferrovia e se concentrando no rodoviário. A construção de Brasília é um elemento fundamental para se entender o processo de interiorização do país, tendo em vista que a ausência de meios de locomoções terrestres faziam o setor aéreo ser de suma importância para a integração nacional, principalmente no que se refere a áreas isoladas.

Nesse momento, o rodoviarismo se expande pelo globo; o setor ferroviário, é utilizado como meio de transporte em massa, porém, até os dias de hoje é pouco explorado, no caso do Brasil; o setor aquaviário, para transporte de cargas intercontinentais, e em pouquíssimos casos, a cabotagem e o setor aéreo, nos deslocamentos de longa distância em um curto tempo.

Após os anos 1970, com o avanço do meio-técnico-científico-informacional, tivemos uma nova divisão territorial do trabalho, determinando novas formas de espacialização no Brasil. Com isso, houve, uma concentração que Santos e Silveira (2001) definem a *Região Concentrada*. Esta, localizada no eixo sudeste-sul, que se especializou, sobretudo na prestação de serviços e na financeirização. Com isso, intensificaram-se os fluxos, destinados essa região, o que determinou a criação de novas redes. Sobre a conceitualização de região concentrada:

Todavia os objetos técnico-informacionais conhecem uma difusão mais generalizada e mais rápida do que os objetos técnicos de pretéritas divisões territoriais do trabalho. A área de abrangência dos objetos atuais e das ações associadas é mais ampla. Isso não impede que tanto objetos como ações modernos tendam a concentrar-se em certos pontos e áreas do país. Eis uma das interpretações possíveis da existência, de um lado, de uma Região Concentrada e, de outro, de apenas manchas e pontos desse meio técnico-científico-informacional, mais ou menos superposto a outras divisões territoriais do trabalho nas metrópoles, capitais estaduais, capitais regionais, regiões agrícolas e indústrias modernas (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p.240)

Nos anos 80, a competitividade começa a ser acirrada, com a terceirização de serviços e a disputa pelas lógicas estratégicas de mercado, buscando a agilidade na prestação dos transportes (BARAT, *et al*, 2007).

Para Josef Barat (2007), as décadas de 1980 e 1990 foram fundamentais para configurar essa nova espacialização dos meios de transporte. O autor explicita nos seguintes aspectos: planejamento estratégico por cenários (pensar na área de atuação a longo prazo); vantagem competitiva (aumento da competição e concorrência); alianças estratégicas; *outsourcing*³; *core*

³ “Empresas passaram a contratar organizações externas para produzir ou executar serviços não-estratégicos (que produzissem valor agregados para os clientes), em vez de produzi-los internamente” (BARAT, p. 18, 2007).

competence (competências estratégicas únicas); *just-in-time* (técnica desenvolvida no Japão para minimizar e otimizar os estoques).

As origens dos processos de formação de cadeias produtivas mais horizontalizadas e a terceirização podem ser identificadas já nos anos 20 do século XX. A evolução desses conceitos, porém, ganhou força a partir dos anos 1970, em decorrência de profundas mudanças nos processos industriais, da incorporação das tecnologias de comunicação e informática, assim, como das novas tecnologias de abastecimento e escoamento de produtos (BARAT, 2007, p. 19).

Após os anos 1970, com o avanço do meio-técnico-científico-informacional, tivemos uma nova divisão territorial do trabalho, determinando novas formas de espacialização no Brasil. Com isso, houve, uma concentração que Santos e Silveira (2001) definem como *Região Concentrada*. Esta, localizada no eixo sudeste-sul, no qual se especializou, sobretudo da prestação de serviços e na financeirização. Com isso, intensificaram-se os fluxos, destinados essa região, o que determinou a criação de novas redes.

Para tratar da questão das redes, suas densificações e escalas, corrobora-se com Dias (2003):

[...] a intensificação da circulação interagindo com as novas formas de organização da produção imprime simultaneamente ordem e desordem numa perspectiva essencialmente geográfica. À escala planetária ou nacional, as redes são portadoras de ordem - através delas as grandes corporações se articulam, reduzindo o tempo de circulação em todas as escalas aonde operam [...] na escala local, estas mesmas redes são muitas vezes portadores de desordem – numa velocidade sem precedentes engendram processos de exclusão social, marginalizam centros urbanos que tirava força dos laços de proximidade geográfica e alteram mercados de trabalho (DIAS, 2003, p. 154)

Aplicando, na Geografia dos Transportes, Barat (2007) frisa sobre a questão das redes de transportes:

“Tornou-se cada vez mais presente nesse sentido a formação de redes de empresas fornecedoras e produtoras em localidades, regiões ou países diferentes, com o objetivo de, além de reduzir custos, encadear conjuntos de atividades voltadas para o atendimento de mercados globalizados.” (BARAT, p.20, 2007).

Trata-se, portanto, de redes (fluxos) que possuem nós (fixos), de forma mais ou menos densa, variando de acordo com a localização geográfica. Do local/regional para o local, a tendência é que essa rede sofra alterações. Acerca do setor aéreo, temos fluxos/redes menos densas em curtas escalas, e numa

maior densidade em direção à região sudeste, sobretudo São Paulo, como veremos adiante.

Os estudos da Geografia dos Transportes no Brasil começam timidamente em meados de 1940, mas boa parcela dos estudos desde essa década, foram desenvolvidos por engenheiros, entretanto, mais recentemente surgem novas pesquisas com perspectivas geográficas.

Em um dos primeiros livros de cunho brasileiro voltado para a Geografia dos Transportes, o engenheiro Geográfico Moacir Silva (1949) contribui para o pensamento dessa ramificação acerca da ciência geográfica, que começa a ser explorada a partir de uma interpretação histórico-geográfica dos transportes no Brasil. Utilizou a metodologia do que é o meio, como se configura nas regiões brasileiras, a penetração, interiorização e produção dos meios de transporte no território nacional, e dedicou maior parte do trabalho, a discussão da circulação. Esse livro surge, depois de vários artigos publicados na Revista Brasileira de Geografia (SIMAS e MACHADO, 2014).

Vale ressaltar que, como já retratado, Moacir Silva era um engenheiro, com pesquisas na geografia, como destacam Simas e Machado (2014):

Sua contribuição para o estudo dos transportes é significativa, principalmente nas décadas de 1940 e 1950, quando a questão da integração territorial nacional recebeu um grande destaque. Suas observações e propostas para o Brasil buscavam, assim, integrar o País a partir da implantação e desenvolvimento de uma malha ferroviária e rodoviária interna adaptada às diferentes realidades regionais (SIMAS; MACHADO, 2014, p.1).

Um passo muito importante, foi a criação da ANPET – Associação Nacional de Pesquisa e Ensino de Transportes em 1986. A instituição desde já, fomenta a produção científica na temática, que, além da Revista de Transportes, teve sua primeira publicação em 1993, o apoio ao Congresso Anual desde 1987⁴.

Milton Santos e María Laura Silveira (2011), unem as diferentes perspectivas da geografia nacional em uma obra, sobretudo, no que se refere a noção de globalização. Os autores dedicam um capítulo “a constituição do meio

⁴ Mais informações: a Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes – ANPET Disponível em: < <http://anpet.org.br/portal/> > Acesso em 24 de maio de 2017.

técnico-científico-informacional e a renovação da materialidade no território', em que é trabalhada a questão dos fixos, como portos e estradas e aeroportos, e um capítulo 'por uma geografia do movimento", voltado apenas para os fluxos dos meios de transporte. Trata-se um trabalho de muita importância para a geografia, que necessita de atualização, já que os dados são de 2001.

Hervé Thery (2003,2015) publica artigos voltados para a aviação regional em escala nacional, por intermédio de mapas temáticos, gráficos e projeções cartográficas diferenciadas acerca do tema.

Fabrizio Gallo (2004, 2005a, 2005b,2006, 2007, 2013) propõe diferentes perspectivas acerca da aviação nacional como elemento de integração nacional e da aviação agrícola.

Barat *et al* (2007) analisa os meios de transportes e a logística do Brasil no cenário da globalização, e o quanto o processo de intensificação do meio técnico-científico-informacional colaborou para a configuração dos meios.

Elencando os principais trabalhos de importância para essa pesquisa, temos em Silveira (2011) uma obra de suma importância para a geografia dos transportes. Trata-se da 'Circulação, transporte e logística', onde se tem uma série de trabalhos voltados para temática, além de discussões epistemológicas.

Além disso, atualmente se tem o GEDRI⁵ – Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestrutura, onde se concentra uma parcela considerável das publicações e pesquisas mais recentes⁶.

Corroborando com Silveira (2011), a principal base epistemológica deste trabalho, não é apenas a Geografia dos transportes, mas também a 'Geografia da Circulação, Transportes e Logística'. Silveira (2011) em verbetes, explicita os conceitos: a **circulação** como o meio de conectar os seres humanos ao meio, num movimento contínuo, visando a interação socioespacial; **transportes** como o ato de levar de um lugar ao outro por intermédio de um meio; **logística** que

⁵ Blog disponível em: < <https://gedriblog.wordpress.com> > acesso em 25 de maio de 2017.

⁶ Site Disponível em: < <https://ufsc.academia.edu/GEDRIliGrupodeEstudosemDesenvolvimentoRegional> > acesso em 25 de maio de 2017.

trata das formas estratégicas de administração e gestão dos meios de movimentação.

O motivo para defender essa Geografia proposta vem da seguinte maneira, conforme Silveira:

Porque a circulação, agora, não se refere só ao movimento de mercadorias, de pessoas e de informações que produzem e reproduzem o espaço, mas pelo fato dessa circulação ter se tornado o atributo fundamental, em Tempos de “capitalismo global”, do movimento circulatório do capital (SILVEIRA, 2011, p. 25 e 26)

A circulação se torna o elo presente na geografia dos movimentos, sobretudo, atendo-se aos meios perversos do processo de globalização, realizando assim, uma circulação contínua, que atende os interesses do capital no espaço geográfico (SILVEIRA, 2011).

A evolução dos meios da circulação evolui conforme uma rede fluvial (RATZEL, 1914 *apud* SILVEIRA, 2011) se compararmos o quanto se desenvolveram as estruturas físicas dos meios de transporte, desde o final do século XIX, até os dias atuais, será perceptível uma ideia das redes interconectadas, onde teremos redes mais ou menos densas.

Para um melhor entendimento das estruturas dos meios de transporte:

Dentre as diversas bases técnicas que se vão incorporando ao território e dotando cada região de novas qualidades materiais e possibilidades organizacionais queremos destacar os *sistemas de movimento do território*, isto é, o *conjunto indissociável de sistemas de engenharia (fixos) e de sistema de fluxos (materiais ou imateriais) que respondem pela solidariedade geográfica entre os lugares* (CONTEL, 2011, p.357).

Considera-se, portanto, os aeroportos como os fixos, e as rotas aéreas como os fluxos, para este trabalho. A necessidade de entender esses conceitos, nos leva a ideia da compreensão da interação espacial, como em Corrêa:

As interações espaciais constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico. Podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a frequência de ocorrência e, conforme a distância e direção, caracterizar-se por diversos propósitos e se realizar através de diversos meios e velocidades (Correa, 2010, p.279).

Para que tenhamos um movimento circulatório que flua, é necessário que o conjunto que participa do fluxo e do fixo atue de forma interligada. Tratam-se

de diferentes ações, que visam uma reprodução do espaço, com o intuito de fazer a movimentação.

Os meios de transporte atualmente exercem um papel determinante na sociedade, desde o transporte de pessoas até as mercadorias, que, ao variar a estratégia logística aplicada, funcionam como uma forma de atuação do capital no espaço geográfico, no entanto, precisam ser mais exploradas dentro da ciência:

No Brasil a Geografia dos Transportes ainda caminha lentamente, mas precisa acelerar os passos diante das políticas públicas voltadas para o urbano. Os planejamentos e infraestrutura devem ser pensados para todos que circulam no ambiente, tanto de veículos como a pé. (SANTOS e SOUZA, 2010 p.12)

Esse braço da geografia visa “estudar a influência dos transportes, a circulação e a logística, no movimento e nas repercussões ocasionadas no espaço geográfico e vice-versa” (SILVEIRA, 2011).

2.2. Uma breve revisão bibliográfica de alguns estudos da aviação brasileira

Este item do texto está dedicado a pontuar e fazer uma breve contextualização de alguns trabalhos voltados para a temática da aviação, sobretudo nos contextos regionais e nacionais, que serviram como alicerce para esta pesquisa.

Ana Paula Camilo Pereira desenvolve sua dissertação e tese acerca da aviação regional. Em sua dissertação (CAMILO PEREIRA, 2010), é feita uma análise do transporte aéreo regional no estado de São Paulo, fazendo a circulação da questão do desenvolvimento econômico, a aviação nacional, a gestão do estado nos aeroportos, os fluxos aéreos do interior paulista e por fim as dinâmicas das companhias que atuam nesses fluxos.

Em sua tese (CAMILO PEREIRA, 2014), é realizada uma análise da concorrência entre as empresas do setor, sobretudo a sua interferência no territorial nacional, fazendo uma reflexão na reprodução do espaço, a partir da atuação das companhias aéreas e um estudo comparativo do Brasil e da França.

Camilo Pereira (2010) desenvolve pesquisa em diferentes perspectivas da aviação, no viés da ‘Geografia da Circulação, Logística e Transporte’,

sobretudo analisando dinâmicas e fluxos de cidades do interior paulista, e ainda, cidades médias em direção à capital paulista. Pereira (2016) faz uma análise da aviação regional brasileira, observando a questão das dinâmicas de atuação das companhias aéreas e a densificação de alguns fluxos.

Thery (2003), trabalha com a temática 'asas da centralidade', no que se refere às companhias aéreas e suas dinâmicas de competitividade no território nacional, com base na análise de dados do Anuário da ANAC. Em Thery (2015), são trabalhadas diferentes formas de representações espaciais ao se tratar da aviação, desde a questão dos fluxos, até a variação de preço das passagens aéreas.

Airton Aredes trabalha com a aviação no teor turístico fazendo análises de fluxos aéreos a partir de voos *charters*⁷ e de demanda turística, sobretudo no estado de São Paulo e do Mato Grosso do Sul, como em Aredes e Silveira (2010a,2010b) e Aredes (2009).

A dissertação de Quintilhano (2014), se dá pelo viés do transporte de cargas, que não é o objetivo central deste trabalho, entretanto vale ressaltar essa pesquisa na questão escalar, focada no Estado de Santa Catarina, além disso, um dos poucos trabalhos que tratam no aeroporto de Chapecó, especialmente no que se refere aos fluxos de cargas.

Em outros trabalhos mais pontuais que se assemelham a essa pesquisa, temos: Diniz e Diniz (2006) que fazem uma análise dos fluxos aéreos a partir da capital mineira, Belo Horizonte.

Gandra *in* Barat (2007) trabalha de forma mais específica a questão do modal aéreo no Brasil, analisando os fluxos e fixos que cresceram nos últimos anos. Além disso, faz uma leitura comparativa com os dados dos diferentes modais

Outros trabalhos abordam numa perspectiva espaço-temporal mais apurada, recorrendo como se desenvolveram os meios de transporte com

⁷ Voos *Charters* conforme a ANAC: "Operação de transporte aéreo comercial público e não regular, cujo horário, local de partida e de destino são ajustados em função da demanda" Disponível em: http://www2.anac.gov.br/anacpedia/por_esp/tr3850.htm Acesso em 05/06/17

desenvolvimento da formação territorial nacional como a publicação do GEIPOT⁸ (2001). Cordeiro e Ladeira (1993,1994) escrevem na perspectiva da reestruturação da aviação no período após 1970 e o quanto o processo de mundialização da economia contribuiu para o desenvolvimento de novas regiões no Brasil.

O breve relato dessas pesquisas tem o intuito de iniciar as provocações para novas reflexões acerca desta temática. É notório que são temas poucos trabalhados ainda na geografia brasileira. Sendo assim, com esses trabalhos de base, inicia-se a construção dessa pesquisa, elencando as diferentes perspectivas e temáticas da aviação trabalhada até o momento, adaptando-as às realidades de Chapecó.

⁸ GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento em transportes. Disponível em <http://www.geipot.gov.br> acesso em 07/06/2017.

3. A PRODUÇÃO DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO

A aviação brasileira emerge como um reflexo do mercado mundial, não somente em números, mas nas diversas políticas que foram implementadas visando a concretização no setor. Momentos históricos foram de suma importância para que pudéssemos chegar ao estado atual. Este que se mantém em constante movimento, transforma o espaço geográfico na escala espaço-temporal, por causa de seu dinamismo.

3.1. Uma contextualização histórico-geográfico do transporte aéreo no Brasil⁹

O primeiro passo para o estabelecimento da aviação no Brasil é em 1911 com a criação do Aeroclube do Brasil na cidade do Rio de Janeiro (SANTOS, 2012). O autor relata que nesse período, as forças militares tinham a intenção de criar a aviação brasileira de guerra, tendo em vista que estava para acontecer a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) .

Segundo Santos (2012), entre 1911 e 1914, o aeroclube e o exército firmaram parcerias para que pudessem fortalecer as forças armadas nacionais, inclusive, a utilização de aeronaves para atividades de reconhecimento territorial em áreas mais isoladas.

Após o ataque de forças aéreas alemãs aos navios mercantes brasileiros em 1917, é decretado o estado de guerra, criando o Serviço Geral da Aviação, momento em que a sociedade civil começa a dar os primeiros passos para o fortalecimento da Aviação Nacional, com recursos para a formação de pilotos e aquisição de aeronaves (SANTOS, 2012).

De acordo com Santos (2012), no final da Primeira Guerra Mundial em 1918, o Brasil já contava com cerca de 33 aeronaves de diferentes tipos, desde reconhecimento, instrução e bombardeiro. Esses aviões foram adquiridos a baixo preço, pois, tratavam-se de aeronaves militares, num período pós-guerra, cujos países em conflito se encontravam em estado de reconstrução.

⁹ Ver mais em: Coelho, 2012.

Na década de 1920, a marinha utilizava a navegação aérea para patrulhar o litoral, e formava pilotos, o que possibilitou posteriormente, a criação de novos locais para a formação de pilotos em diferentes pontos do Brasil conforme Santos (2012).

Já a década de 1930, foi marcada pela atuação desenvolvimentista do Presidente Getúlio Vargas, mais conhecida como a “Era Vargas”, neste momento fora incentivada a expansão industrial e a substituição das importações, bem como as Metas do Plano Nacional da Aviação, que norteava claramente a atuação do rodoviarismo em cima dos demais modais (FELIPE JR; SILVEIRA, 2010).

Nesse período também tivemos a criação do Departamento da Aviação Civil (DAC), que visava fomentar a aviação comercial; a criação da Viação Aérea Rio-Grandense (VARIG); criação da Viação Aérea São Paulo (VASP) estas, visavam fazer, em primeiro momento, o transporte regional, ligando o interior às capitais (PEREIRA; SILVEIRA, 2009).

Na década de 1940 houve uma grande impulsão do setor aéreo, que por se tratar de um período pós-guerra, causou arrendamento de aeronaves a baixo custo possibilitando o surgimento de pequenas empresas aéreas regionais, conforme Pereira e Silveira (2009).

Entre a década de 1940 e 50, durante o Governo Vargas, surgem os investimentos na indústria de base nacionais, como a CSN- Companhia Siderúrgica Nacional e a FNM – Fábrica Nacional de Motores. Sobre a FNM:

Terminada a guerra, a FNM, então um parque industrial inédito de mecânica fina no hemisfério sul, depara-se com uma situação imbricada, ou seja, o seu produto maior, o motor de avião Wright de 450 HP, é tecnologicamente jogado na obsolescência, com o surgimento dos motores de propulsão a jato (PAIVA,2005, p.3).

Entretanto, não houveram muitos avanços, e a mesma que fora inaugurada em 1942, foi vendida em 1946, e passou a funcionar como local de manutenção de DC-3 (PAIVA,2005).

A transição da década de 1950 para 60 é marcada pelo Governo de Juscelino Kubistchek (1956-1961), que alavancou o processo de interiorização

do Brasil, como exemplo claro, a criação de Brasília, visando a integração nacional. Todavia, JK estimulou o crescimento do modal rodoviário com criação de indústrias automobilísticas, ocasionando o declínio do ferroviário (FELIPE JR; SILVEIRA, 2010).

Temos, portanto, na década de 1960 alguns momentos que valem ser destacados:

A década de 1960 representou para o transporte aéreo um período de decadência. Consequência também da necessidade de renovar as frotas das companhias aéreas maiores e também, devido o gradativo crescimento e ampliação do crescimento e ampliação da estruturação da malha rodoviária [...] O interesse público em relação ao transporte aéreo acentuou-se a partir da década de 1960 na intenção de manter e aumentar a integração territorial do país, condicionando as companhias aéreas à regulamentação do setor (CAMILO PEREIRA; SILVEIRA, 2009).

O período militar (1964-1985) foi marcado pela consolidação do modal rodoviário, sobretudo, acerca das grandes obras rodoviárias, alimentando o que chamamos de “milagre econômico” (FELIPE JR; SILVEIRA, 2010), por mais que hajam controvérsias nesta forma de investimento aplicadas nesses anos. Entretanto, vale ressaltar a criação da EMBRAER, em 1969. Esta, que visa a produção de aeronaves regionais, foi e é uma das principais fabricantes de aeronaves do mundo, é de grande atuação no Brasil, ficando atrás da *Boeing* e *Airbus*.

O ano de 1970 foi marcado pela tentativa de união das companhias aéreas e do Governo, em Camilo Pereira e Silveira (2009):

Reuniram-se através das Conferências Nacionais da Aviação Comercial (CONACs). Destas conferências criaram-se os Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional (SITAR), que tinha objetivo constituir uma malha aeroviária regional em localidades que atendessem as regiões de médio e baixo fluxo, assim caracterizou-se o regime de regulamentação e monopólio na aviação civil baseada em um conjunto de políticas que visava à universalização do transporte aéreo ao longo do território nacional (RAGAZZO, 2006).

Em meados de 1975, foram introduzidas novas aeronaves com novas tecnologias limitando a atuação de serviços:

A partir de 1975, foram introduzidas aeronaves mais modernas e de maior porte, as empresas foram obrigadas mudar as linhas, optando por operar apenas em cidades de expressão econômica mais significativa. As cidades de interior, com aeroportos precariamente equipados, que serviam apenas aviões de

pequeno porte, passaram a não dispor mais do serviço.
(COELHO, p. 42, 2012)

Para atender a demanda do transporte aéreo regional, as companhias criam subsidiárias, voltadas para as regiões, como por exemplo, a VARIG, que criou a Rio Sul e a Nordeste.

Na década de 80, o Brasil buscava o controle de inflação, tendo em vista a crise mundial que se instalara da década anterior. Assim, o Estado desenvolve uma série de políticas governamentais impactantes no setor aéreo, como a desvalorização do câmbio voltados para incentivar exportação e o controle de preços do mercado interno (CAMILO PEREIRA; SILVEIRA, 2009).

A década de 1990 é marcada pela atuação do governo neoliberal. Neste período há liberação do mercado aéreo, favorecendo a competição direta entre as companhias tanto na escala regional, quanto nacional (CAMILO PEREIRA; SILVEIRA, 2009). As parcerias público-privadas são de suma importância para a redefinição do setor, tratando-se de uma reestruturação da circulação e dos transportes no Brasil (FELIPE JR; SILVEIRA, 2010).

Corroborando com Camilo Pereira (2016) sobre a questão do governo nos 1990 e sua relação com a aviação:

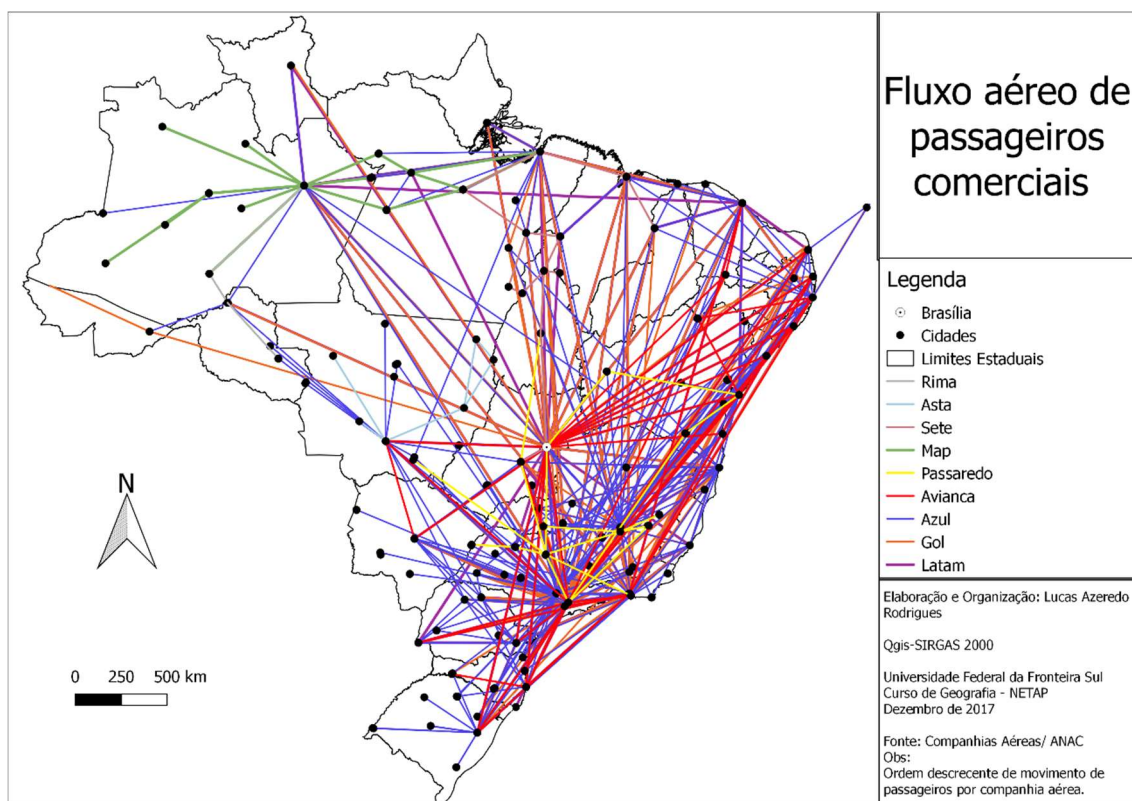
Considerando temporalmente os períodos de regulamentação e desregulamentação no setor, nota-se que nos anos 1990, embora o Governo Federal buscasse preservar a atuação das empresas de bandeira nacional, o que se observa é que não existia uma regulamentação por parte do Governo, dessa forma, havia a presença de empresas estrangeiras no setor por meio de associações, acordos, alianças etc... Entre empresas aéreas nacionais e internacionais, o limite de intervenção do Governo baseava no CBA que limitava a 20% a participação de capital estrangeiro nas ações das companhias aéreas brasileiras (PEREIRA, 2016, p 240)

Coelho (2012) ressalta a importância da flexibilização no âmbito da regulamentação no setor, sobretudo entre 1995 e 2005:

O Brasil teve dois pontos importantes, como afirma Lopes (2005): a facilidade de entrada de novas empresas regulares e o fortalecimento das empresas regionais. O mercado não passou a ser muito competitivo em decorrência dos grupos de empresas que se formariam. Para atender interesses comuns, a VARIG, a Rio Sul, a Cruzeiro e a Nordeste se agruparam. Outro bloco é constituído pela TAM, Brasil Central, Helisul, Itapemirim-

Regional e TAM Meridionais. A Transbrasil manteve-se como subsidiária da Interbrasil (COELHO, p 43, 2012)¹⁰.

Adentrando os anos 2000, temos uma configuração parecida com a atual, grandes companhias controlando o cenário nacional, com a atuação de pequenas companhias regionais, sobretudo, a criação de *codeshares*¹¹ entre as companhias maiores com as menores.



Mapa 1: Fluxo aéreo de passageiros comerciais (2017).

No mapa acima, fica claro a concentração dos fluxos na região sudeste, de modo a ressaltar São Paulo, Campinas, Guarulhos e Rio de Janeiro. É notória a ideia de que há cada vez mais a interiorização desses fluxos. Empresas regionais buscam, por intermédio de aeronaves de pequeno porte, atender a mercados locais, onde não há a presença das grandes companhias. No meio da aviação, é comum as grandes fazerem pressão sob as menores, para fazer fusão

¹⁰ Uma parcela dessas companhias, operavam no aeroporto de Chapecó durante este período.

¹¹ Entende-se *codeshare* como “um acordo de cooperação operacional pelo qual uma companhia aérea transporte seus passageiros em voos de outra companhia aérea” (PASSAREDO, S/D) Disponível em: www.voepassaredo.com.br Acesso em: 08 de julho de 2017

das rotas, fazer *code-shares* que é o compartilhamento de voos, processo muito comum com companhias internacionais ou até fazer a compra da empresa.

O maior fluxo presente no território nacional é o trecho Rio-São Paulo (mais conhecida como Ponte Aérea), considerando no conjunto de São Paulo, a capital, Guarulhos e Campinas. Esse fluxo é a ligação entre os dois aeroportos da capital carioca, para as três cidades paulistas (Rio: Internacional do Rio - Galeão e Santos Dumont. São Paulo: Internacional de Campinas-Viracopos, São Paulo-Congonhas, Internacional de Guarulhos-Cumbica). São as quatro maiores companhias nacionais (Latam, Gol, Avianca e Azul) divididas em 118 voos diários, totalizando uma oferta média de 19.163 mil assentos¹², no trecho entre os três aeroportos de São Paulo e os dois do Rio de Janeiro, explicitados anteriormente.

A discussão da Ponte Aérea é muito complexa, pois, trata-se das duas regiões metropolitanas populosas. A presença de empresas nesses territórios, fazem com que a movimentação de pessoas seja necessária, havendo casos de pessoas que fazem esse deslocamento diariamente. Outro fator que vale salientar é a questão das conexões, pois, muitos voos fazem escalas ou conexões nesses locais, tanto da escala nacional, quanto na internacional, tendo em vista, que o Galeão, Viracopos e Cumbica apresentam voos internacionais diretos sem escala.

Um problema rotineiro de Congonhas e do Santos Dumont, é a localização espacial nos centros urbanos das capitais. Isso faz com que a atividade aeroportuária inicie às 6 horas da manhã e encerre às 22 horas e 30 minutos. Além disso, a aviação no meio de prédios aumenta o grau de periculosidade, fazendo com que em caso de erros no processo de aterrissagem, possam terminar em acidentes gravíssimos, atingindo a população em torno do aeroporto.

¹² Os dados são apenas uma estimativa de um dia de quarta-feira, pois, nos finais de semana, a oferta diminui, para atender a demanda da região sudeste para o nordeste.

Algo que vale lembrar é a questão dos *slots*¹³, que, em aeroportos centrais, passam a ser elementos de competição entre as companhias aéreas:

Quanto maior seu domínio territorial, quanto maior o número de *slots* nos aeroportos mais movimentados, tanto maior será seu lucro, pois estrategicamente, este empresário está operando nos aeroportos de maior demanda, uma demanda que já é existente (ele não precisa criar essa procura) (CAMILO PEREIRA, 2014, p.33).

Outro elemento geral que chama atenção é o fluxo para o Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek na cidade de Brasília. Um dos principais movimentos quando JK iniciou o processo de interiorização do Brasil, foi a construção da atual capital nacional. O aeroporto está localizado na porção central do país, sendo ele responsável pela conexão entre todas as regiões do país. Hoje, a Latam, a Avianca e a Gol utilizam com um *hub*¹⁴, diferente da Azul, que escolheu o Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Belo Horizonte.

As companhias regionais buscam cada vez mais atender ao máximo o mercado regional no interior, destaca-se a Azul, pois em muitos locais, existem apenas sua participação no mercado, ligando cidades ao seu *hub*, o Aeroporto de Viracopos, ou ao aeroporto de maior porte mais próximo para facilitar conexões. A Map, na região norte, visa a ligação das pequenas cidades do interior da Amazônia, bem como cidades importantes na região, com a capital Manaus. A Piquiatuba, fazendo rotas de ida e volta no Piauí e no Pará. Vale ressaltar, que o diferencial dessas companhias, é a presença de aeronaves de pequeno porte, o que ressalta a importância do custo benefício, principalmente a quantidade de assentos. Já a Passaredo, opta pelo atendimento a cidades de pequena à médio porte para seu *hub* (Ribeirão Preto), possibilitando conexões para diversos destinos.

Em se tratando da escala nacional para a global, temos a seguinte configuração:

¹³ “Considera-se “slot” o horário de chegada ou de partida alocado para o movimento de uma aeronave numa data específica em um aeroporto coordenado, sendo que, para efeitos de planejamento, considera-se o horário em que a aeronave chega ou sai do terminal, caracterizado pelo calço e descalço, respectivamente” (ANAC, 2017).

¹⁴ *Hub*: Aeroportos com concentração de operações de companhias aéreas.



Mapa 2: Fluxos aéreos internacionais a partir do Brasil (2016).

Nota-se que a densidade do fluxo aéreo internacional no Brasil é focada na região sudeste, direcionados para o Aeroporto Internacional Tom Jobim (Galeão), no Rio de Janeiro e para o Aeroporto Internacional de Guarulhos (Cumbica). Este, é a principal entrada de estrangeiros no território nacional. Já em relação à América Latina, Estados Unidos e Europa são as regiões que mais têm passageiros.

3.2 A aviação brasileira em números

Esta parte do trabalho, objetiva trazer dados da aviação nacional, com intuito de ratificar o que foi trabalhado no subcapítulo anterior. Primordialmente, observaremos a figura abaixo que condiz a percentagem de passageiros divididos entre o modal aéreo e rodoviário.

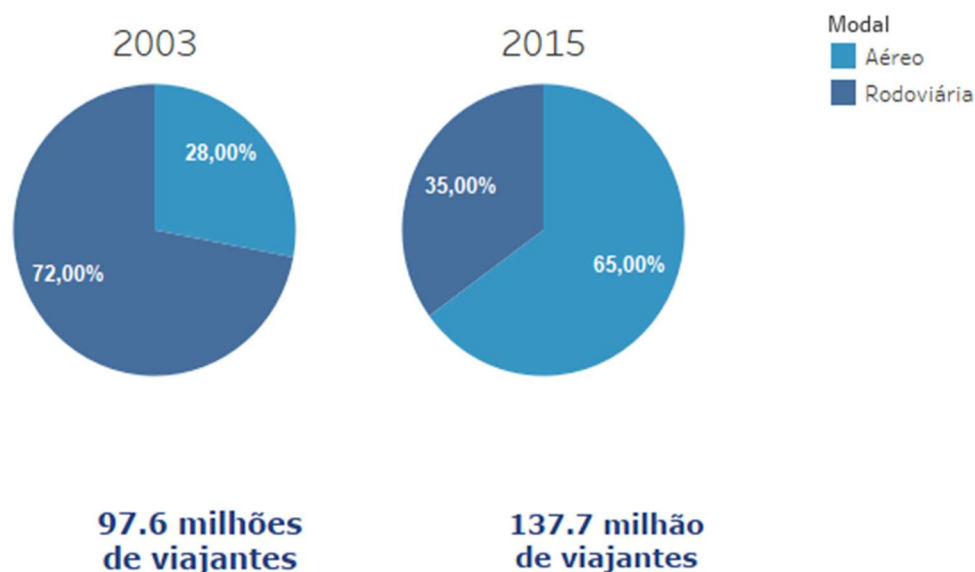


Gráfico 1. Movimento de Passageiros rodoviários e aéreos em 2003 e 2015 Fonte: ABEAR. Acesso em: 31 de julho de 2017

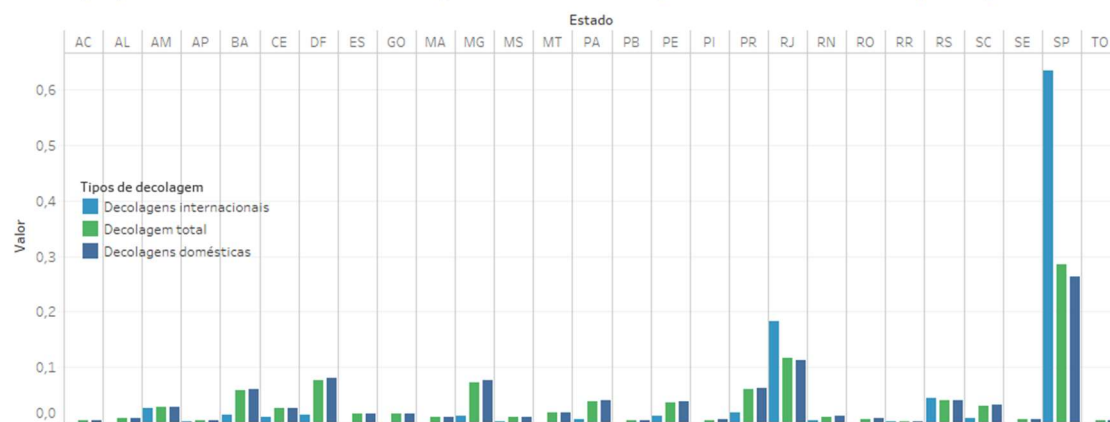
É perceptível que, além do crescimento no número de viajantes de 2003 para 2015, a percentagem de pessoas que optaram pelo segmento aéreo é superior. Além do crescimento da viação durante esse período, vale destacar o uso do modal aéreo para o deslocamento de longas distâncias no território nacional, assim como, de curtas distâncias numa faixa de 300 a 400 quilômetros. Nos trechos curtos, como por exemplo, Rio de Janeiro - São Paulo, de ônibus a viagem leva cerca de 6 horas e 30 minutos, e de avião, 45 minutos.

Nesse sentido, corrobora-se com Milton Santos (2001), na questão de compreender o deslocamento de populações de acordo com a relação espaço-tempo: “No período de globalização, o mercado externo, com suas exigências de competitividade, obriga a aumentar a velocidade”.

Em comparação ao mercado nacional com os demais países do globo, o Brasil caiu da 5ª posição para 9ª no de 2016. A queda é justificada pela IATA por intermédio da turbulência política e social e da crise econômica instaurada no país (REVISTA AIRWAY, 2017), a mesma cita que em 2014, ficava atrás apenas da China e dos Estados Unidos, hoje, tem Japão, Índia, Reino Unido, Indonésia, Alemanha e Espanha.

De forma mais minuciosa com a breve análise de dados, temos a distribuição de decolagens por estado no Brasil em 2015:

Participação das unidades da federação na movimentação aérea brasileira* (2015)

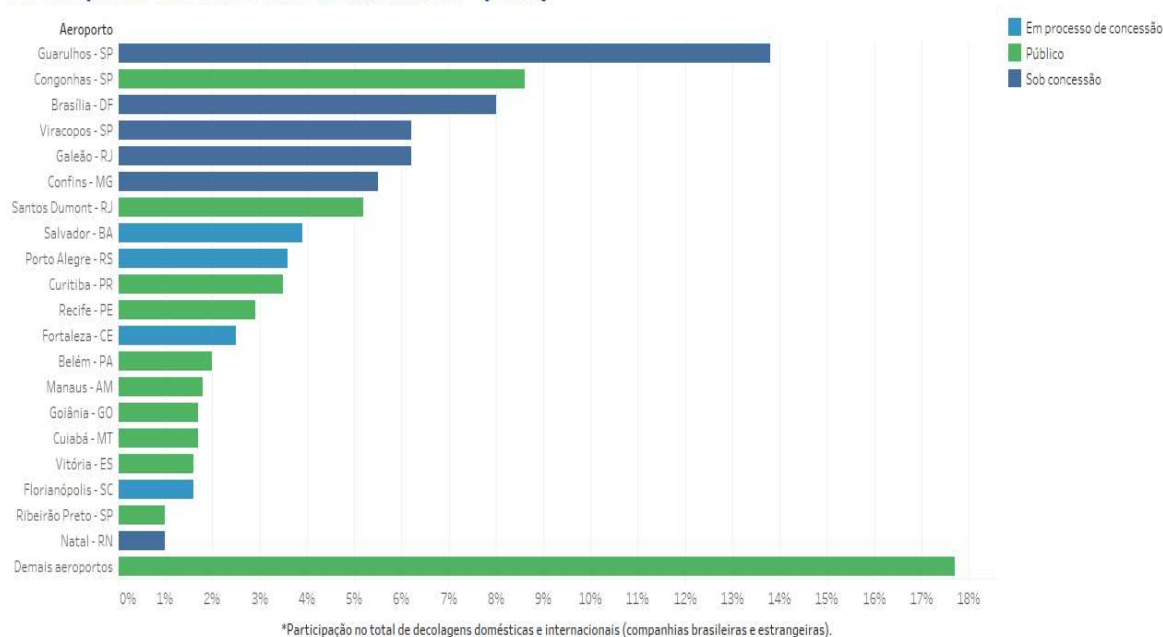


*Em relação ao total de decolagens domésticas (companhias brasileiras), ao de decolagens internacionais (companhias brasileiras e estrangeiras) e à soma de ambos.

Fonte: Database ANAC. Elaboração própria ABEAR.

Gráfico 2: Disponível em ABEAR. Acesso em: 31 de julho de 2017

20 aeroportos brasileiros mais movimentados* (2015)



*Participação no total de decolagens domésticas e internacionais (companhias brasileiras e estrangeiras).

Gráfico 3: Disponível em ABEAR. Acesso em: 31 de julho de 2017

Em primeiro lugar, observa-se que São Paulo se destaca tanto na perspectiva de voos domésticos, quanto internacionais. Seguido do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Distrito Federal, Bahia, Paraná, Rio Grande do Sul e Amazonas.

O estado paulista tem três grandes aeroportos fundamentais para aviação brasileira: Guarulhos, Congonhas e Viracopos. O primeiro é atualmente *hub* da Gol, Latam e Avianca, tanto para voos domésticos, quanto para internacionais. A maior parte dos voos oriundos de outros países se destinam a Guarulhos, justamente pelo seu leque de conexões para todo o território nacional. Congonhas é mais voltado para voos diretos de curta distância, e para a ponte aérea. Já Viracopos, é *hub* da Azul, e possui voos nas diversas escalas pelo Brasil.

Nos últimos anos, vem ocorrendo o processo de descentralização de aeroportos localizados nas regiões urbanizadas no Brasil. Dentre os fatores que determinaram isso, temos: a questão da poluição sonora, o que limita o horário de voos apenas entre das 6h às 22h; possibilidade de expansão praticamente restrita; a estrutura aeroportuária se limita na questão de demanda, tanto de passageiros, quanto o movimento de aeronaves; e por fim, em casos de acidente, podendo atingir mais pessoas na área ao entorno.

O movimento de passageiros é contínuo, conforme a tabela abaixo:

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS NO BRASIL (1945,1975,1995,2016)	
1945	245.672 mil
1975	6.512.649 milhões
1995	18.039.779 milhões
2016	109.600.000 milhões

Tabela 1: Fonte: Santos e Silveira, 2001; ANAC,2016

O salto apresentado no gráfico possui diversos motivos como: aumento do número de aeroportos comerciais, aumento do número de companhias aéreas, isenção de impostos (tanto na compra de novas aeronaves, quanto no uso dos aeroportos e no combustível), melhoramento da relação de custo benefício das aeronaves (cada vez mais, elas consomem menos combustível), aumento da oferta de assento, o acesso ao crédito, a facilidade de compra, e a

necessidade de descolamento em grandes distâncias numa pequena margem de tempo.

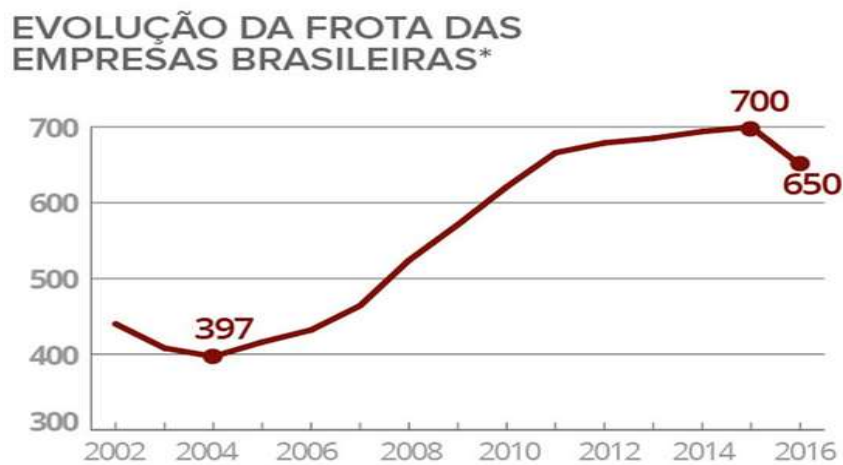


Gráfico 4. Fonte: ANAC e Companhias Aéreas. Disponível em www.g1.com.br
Adaptação: Autor, 2017

A figura 5 retrata o crescimento contínuo da frota nacional a partir de 2004 até 2015, e o decréscimo para 2016 oriundo da crise do setor. As principais companhias foram obrigadas a reduzir os custos, com o intuito de se reestruturar para seguir com saldo positivo.

Se tratando da demanda das companhias aéreas e respectivamente a percentagem do mercado temos em primeiro, o nacional.

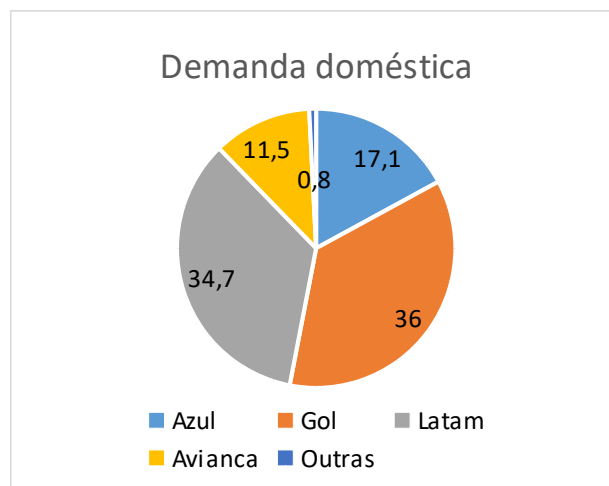


Gráfico 5. Fonte: ANAC, 2016. Elaboração: Autor, 2017

Cada companhia aérea se desenvolve de uma forma sob o Brasil. A Azul lidera o mercado de voos regionais, principalmente depois da fusão com a Trip.

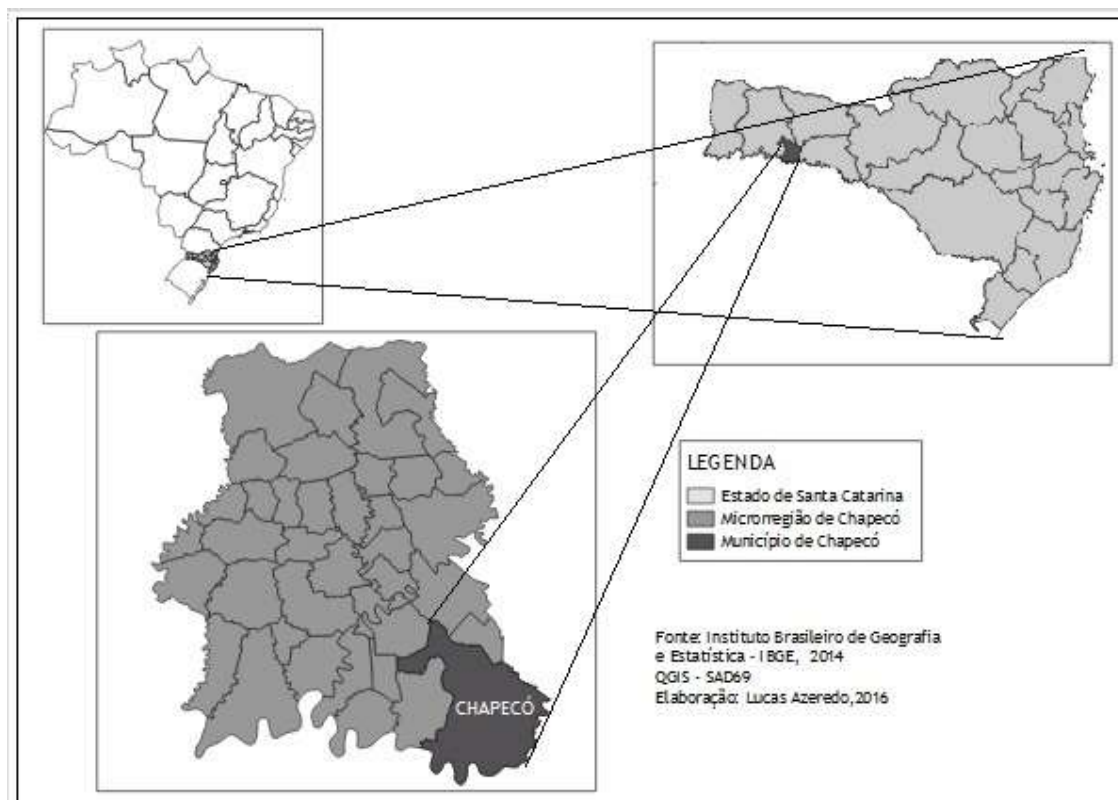
A Gol lidera a percentagem, voando para capitais e cidades médias. A Avianca voa para capitais e algumas cidades médias que possuem fluxos para metrópoles. Já a Latam tramita entre o mercado doméstico e lidera as companhias brasileiras em voos internacionais.

4. O AEROPORTO MUNICIPAL SERAFIN ENOSS BERTASO

Essa parte da pesquisa se dedica a analisar a gênese da configuração territorial do Aeroporto Municipal de Chapecó, que é o objeto de estudo deste trabalho, localizava-se na área urbana da cidade, e foi deslocado para uma área mais afastada, possibilitando expansões e novas reconfigurações. O primeiro capítulo contextualiza a cidade, os próximos quatro traçam uma linha cronológica, e o último, apresenta a realização de uma cartografia temática com alguns dados obtidos durante a pesquisa.

4.1 Chapecó e suas 'Geografias'

O município de Chapecó está localizado na Região Oeste do Estado de Santa Catarina, no sul do Brasil, conforme o mapa abaixo (figura 6).



Mapa 3. Localização da cidade de Chapecó. Elaboração: Autor (2016)

A cidade conta com aproximadamente 213 mil¹⁵ habitantes, e conta com a concentração de diversos serviços na região do oeste catarinense, noroeste gaúcho e sudoeste paranaense. A prestação de serviços varia, desde localização de empresas, agroindústrias, universidades, indústrias de tecnologia, até o setor de transportes, desde transportadoras de cargas, até o próprio aeroporto.

A cidade conta com um dos maiores complexos agroindustriais do Brasil (ALBA, 2013). A autora explicita o processo de entrada do capital no espaço geográfico e respectivamente a divisão territorial do trabalho na cidade, respectivamente, em síntese:

Temos, portanto, em Chapecó, um processo de cooperação que desencadeou uma divisão espacial do trabalho: de um lado, um espaço urbano central e monopolista; de outro lado, um espaço agrário controlado e submetido às necessidades do capital urbano – as agroindústrias. (ALBA, 2013, p.16)

Assim, tendo essa determinada configuração espacial, se tem a ideia que, Chapecó, exerce uma influência regional que merece destaque junto à diversas cidades médias do Brasil. Corroborando com Rosa Salete Alba (2013) sobre a interação da cidade na escala local – global:

Entende-se que todo lugar, espacialmente mais longe do centro das decisões, não é um espaço isolado, neutro e intacto. Ele se conecta por um sistema de redes e fluxos em escala local, regional, nacional e internacional. A compreensão da contextualização de Chapecó, dentro da atual sociedade, se dá à medida que são percebidas as transformações no mundo da produção. Assim, nota-se que a expansão do espaço urbano de Chapecó está estreitamente ligada às mudanças no interior das empresas agroindustriais face às necessidades de um mundo globalizado. [...] a demanda por novos produtos requisitou que o espaço de Chapecó se estruturasse com novos objetos, e que os antigos adquirissem novo significado, capazes de responder às necessidades criadas pelas agroindústrias e o aumento de consumo. (ALBA, 2013, p.17)

Desde já, é perceptível o grau de importância da cidade em diferentes segmentos do processo de produção do espaço nas diversas escalas, numa perspectiva regional, além da concentração de serviços na Mesorregião Grande Fronteira do Mercosul. Por essa demanda por novos objetos citado por Alba, as

¹⁵ Estimativa populacional do IBGE para o ano de 2017. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=420420&search=santa-catarina|chapeco> Acesso em 09 de outubro de 2017.

infraestruturas do setor de transporte estão no meio, e claro, dentre eles, o Aeroporto Municipal de Chapecó.

Outro marco, voltado para a localização estratégica da cidade, é o raio de distância¹⁶ das capitais sulistas: Curitiba 475km; Florianópolis 551 km; Porto Alegre 456 km. Pela cidade, passam as rodovias BR-282, SC-283 e SC-480. Todas se intercedem no município, o que facilita o deslocamento de pessoas tanto do eixo norte (Paraná), eixo sul (Rio Grande do Sul) e eixo oeste (extremo-oeste catarinense) e eixo leste (meio oeste catarinense), com isso, é permitido o acesso de cidades menores da região à cidade.

Sobre esse papel do distanciamento de Chapecó e a rede urbana com as demais cidades da região¹⁷:

A cidade de Chapecó, diante do modo em que estava estruturada a organização do espaço urbano catarinense, fortaleceu suas relações com metrópoles nacionais, com as principais cidades e sua hinterlândia, formando uma região especializada (principalmente nas atividades agroindustriais, com o abate de frangos e suínos), que se integrou muito mais à divisão territorial do trabalho em escala nacional que propriamente dentro do estado (MOTTER, 2016, p.173).

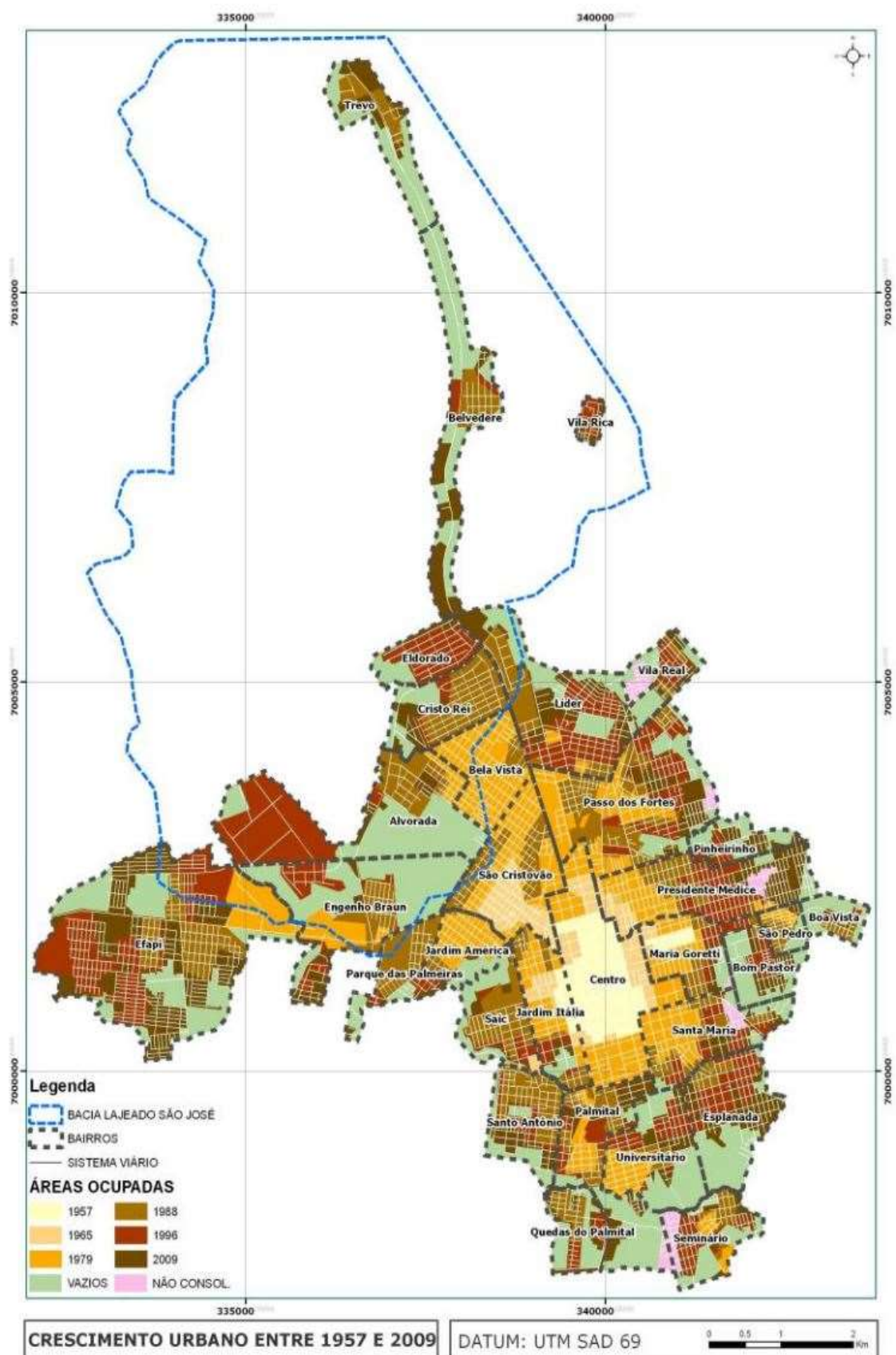
Os estudos acerca da geografia urbana, na produção do espaço no oeste catarinense se intensificaram ao longo dos últimos anos. Neste presente ano (2017), foi realizado o “Chapecó em Foco”, um evento que contou com a presença de pesquisadores de diferentes segmentos não apenas da região, mas de escala nacional.

Como resultado, foram publicados no “Chapecó em Foco” textos e contextos sobre o espaço urbano-regional (NASCIMENTO; VILLELA, 2017). Podemos contar com o “Oeste de Santa Catarina: território, ambiente e paisagem” (NASCIMENTO; BRANDT, 2015). Este serve para um aprofundamento na temática em complemento à Motter (2016) e a demais informações de forma mais específica da produção do espaço urbano-regional no oeste catarinense, sobretudo à cidade de Chapecó.

¹⁶ Distância calculada pelo modal rodoviário.

¹⁷ Sobre a da rede urbana de Chapecó, ver MOTTER (2016).

O mapa abaixo (mapa 3) representa o processo de evolução urbana na cidade de Chapecó entre 1960 e 2009. A área que corresponde a urbanização na década de 1960, atualmente é a área central do município, inclusive o bairro São Cristóvão, que era a antiga sede do aeroporto. Nesse mesmo mapa, também está localizado o aeroporto, numa área distante do centro, e que se encontra em fase loteamento das áreas ao entorno.



Mapa 4: Ocupação Urbana de Chapecó 1957-2009. Fonte: PMC / Edição Júlie M. Engler (2010) in Facco *et al* (2014)

4.2 A era DC-3 no São Cristóvão

A retirada de aeroportos de regiões centrais está sendo uma prática recorrente no Brasil, já que quando foram construídos, ainda não se planejava ter uma malha urbana como a que se tem hoje. Também existe a questão de expansão e atualização das infraestruturas do aeroporto para receber mais aeronaves, ou expansão da pista de aterrissagem e decolagem, o que limita suas operações.

O acesso por terra a Chapecó em meados da década de 1950 era precário, portanto, a única forma de se locomover era por intermédio do modal aéreo (ZOLET, 2006). De acordo com Zolet (2006), haviam voos diários e regulares realizados em DC-3 para Porto Alegre, Florianópolis, Curitiba, São Paulo, e outras cidades do interior da região sul. Durante alguns anos, antes da criação do atual aeroporto, o local sediava o aeroclube de Chapecó, atuando na formação de pilotos.



Figura 1: Foto da Aeronave DC-3 em Chapecó. Fonte: Zolet (2006) Adp: Autor,2017

Movimento no Aeroporto Coronel Ernesto Bertaso¹⁸ (São Cristóvão)¹⁹

	1972	1973	1974	1975	1976 ²⁰
P&D	385	1160	1800	2410	2092
PAX	1383	2653	6307	7900	5784

Tabela 2: Fonte: Wagner (2005). Adp: Autor, 2017

Desde já, percebe-se o aumento do movimento de passageiros. Os dados representados na figura 9 mostram o movimento quando ainda eram no São Cristóvão e a grande emergência na quantidade de voos. Os pousos e decolagens nesse período mostram o crescimento de 443%, e os de passageiros, 318%.

A VARIG – Viação Aérea Rio Grandense é criada em 1945, com o intuito de impulsionar o desenvolvimento regional proposto pelo Governo com incentivos fiscais de acordo com Monteiro (2007, p.38):

O apoio veio com a aprovação da lei 413, a qual isentava de taxas e impostos, num prazo de 15 anos, empresas que se fundassem para explorar a navegação aérea. Neste como em outros passos dados pela empresa em gestação, a capacidade de articulação com o poder público seria a mola propulsora de seu desenvolvimento, e a importância estratégica da atividade – do ponto de vista militar, político e econômico.

Monteiro (2007) ainda destaca a importância da VARIG neste período, chamado de momento “heroico”, pois tratava-se do início da aviação comercial no Brasil. A companhia se manteve por apoio técnico-científico-informacional em conjunto da *Panair American Airlines* e *Condor Syndikat*, empresas do ramo que eram pioneiras da aviação comercial no exterior (MONTEIRO, 2007).

Como já explicitado no capítulo 2, com a oportunidade da compra de aeronaves da Segunda Guerra Mundial, a empresa adquire DC-3, e inicia a fase expansionista para além da região sul, chegando no mercado consumidor do sudeste, norte e nordeste, e inclusive iniciar voos internacionais (MONTEIRO, 2007; VARIG-AIRLINES, 2017).

¹⁸ Antes, chamado de Aeroporto Paulo Marques.

¹⁹ P&D – Operações de Pousos e Decolagens; PAX – Passageiros.

²⁰ Nesse período foi apenas computado um semestre.

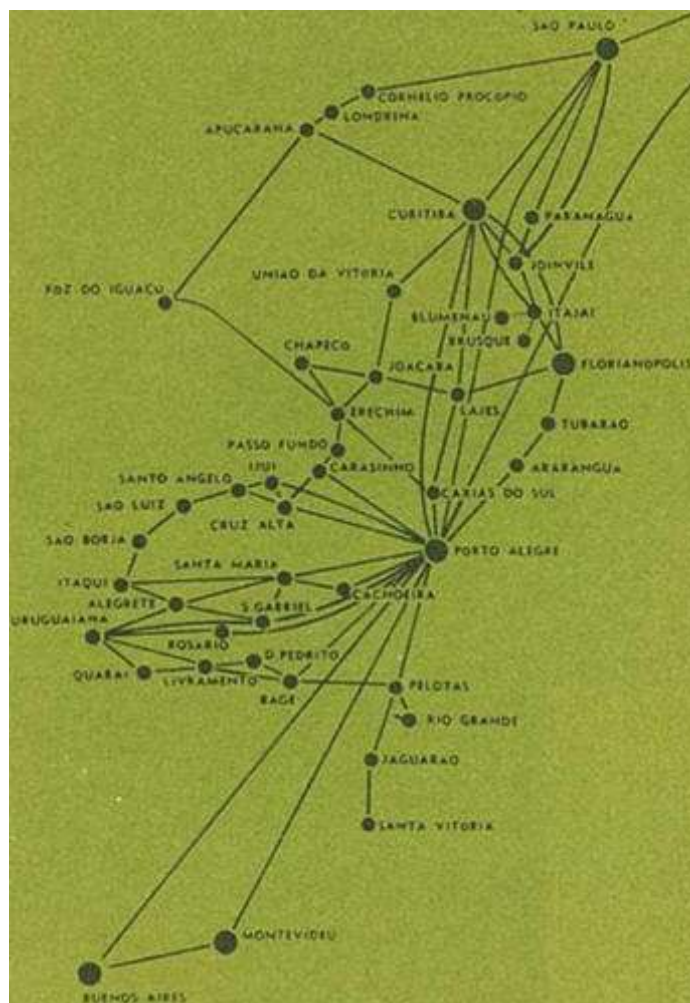


Figura 3: Mapa de rotas Varig em 1956. Fonte: www.varig-airlines.com Adp: Autor, 2017

As figuras acima demonstram os mapas de rotas da VARIG em 1952 e 1956. Desde já, é perceptível a presença de voos de curta distância e de cunho regional, destacando a atuação da mesma na região sul. Nesse período, Chapecó possuía ligação direta com Erechim, Passo Fundo, Carazinho, Porto Alegre em 1952 e em 1956 iniciando ligação com Joazeiro, Lajes²¹ e Florianópolis.

²¹ A literatura da época interpretava Lajes, porém atualmente com as revisões de acordos ortográficos, passou a se chamar Lages. Esta última será adotada nesse texto.



Figura 4: Mapa de rotas Varig em 1958. Fonte: Aviação Comercial Adp: Autor, 2017

Já em 1958 há a reformulação das rotas aéreas que envolviam Chapecó, e o trecho que ia em direção ao litoral catarinense é encerrado temporariamente, e inicia a ligação direta para Iraí-RS e Foz do Iguaçu-PR, conforme a figura 4.

O período de transição para a década de 1960 é marcada pela crise que se instaura no Brasil:

Na virada para a década de 1960, o cenário da aviação comercial era de crise. Era evidente a redução no tráfego aéreo nacional, tanto em função das seguidas falências e/ou incorporações de companhias, quanto em função da redução no número de cidades atendidas pelos serviços aéreos, por conta da entrada em operação de aeronaves de maior porte, incompatíveis com os pequenos e precários campos de pouso que haviam proliferado em todo o território nacional até então. (MONTEIRO, 2007, p. 43).

O Governo Militar direciona as atividades do setor, controlando a competitividade e as tarifas, tendo mais rigorosidade na fiscalização do setor, de acordo com Monteiro (2007). De acordo com o autor, nesse momento histórico nacional, empresas decretaram falência e ao mesmo tempo, outras emergiram.

Assim como a VARIG, vale frisarmos a presença da SADIA/Transbrasil. A Sadia Linhas Aéreas nasce em território catarinense, na cidade de Concórdia,

no oeste do estado. No início, tinha o objetivo de escoar a produção agroindustrial da região para o mercado consumidor paulista, entretanto, com a desenvolvimento do rodoviarismo e a possibilidade de mercado de passageiros, a empresa decide iniciar as linhas regulares, ainda na década de 1950 (AZEREDO; BRANDT, 2017).

Com o desenvolvimento impulsionado para atender o mercado, assim como a VARIG, citada anteriormente, a empresa começa a adquirir empresas do ramo e se expandir no território nacional. No momento em que a empresa adquire o caráter nacional decide deslocar sua sede para São Paulo e se chamar Transbrasil.

Em 1970, a Transbrasil, possuía voos de Chapecó para Porto Alegre com escala em Erechim, e para o Rio de Janeiro com escala em São Paulo e Curitiba, neste último, havia a possibilidade de conexão para Florianópolis (FOLHA D'OESTE, 1970).



Figura 5: Mapa de rotas Sadia/Transbrasil em 1973. Fonte: Aviação Comercial Adp: Autor, 2017

A figura 5 mostra as ligações da Sadia/Transbrasil em 1973. De cunho regional, sobretudo concentrado na região sul, ao adquirir a Transportes Aéreos Salvador, a empresa, além de ampliar sua frota, adiciona o mercado consumidor da região nordeste em sua malha aeroviária, de acordo com Azeredo e Brandt (2017). A Sadia/Transbrasil em Chapecó atuou com ligações diretas para Florianópolis e Concórdia e Erechim.

O *Syndicato Condor* foi criado em 1927 por um grupo de investimento alemão, ligando Rio de Janeiro às principais cidades do Brasil e consecutivamente à capitais da América do Sul como Santiago do Chile e Buenos Aires, que em 1943 passou a se chamar Cruzeiro do Sul (AVIAÇÃO COMERCIAL, 2014). Com a falência da Panair do Brasil, a mesma adquire novas aeronaves e incentiva o crescimento de sua malha de rotas regionais



Figura 6: Mapa de rotas da Cruzeiro do Sul em 1974. Fonte: Aviação Comercial Adp:
Autor, 2017



Figura 7: Mapa de rotas Varig em 1977. Fonte: Aviação Comercial Adp: Autor, 2017

No ano de 1976 a VARIG e *Top Taxi Aéreo* criam as suas subsidiárias, a Nordeste (ligando a região sudeste ao nordeste) e Rio Sul (conectando o sul e sudeste brasileiro), assumindo a ideia do desenvolvimento da aviação regional (VARIG AIRLINES, 2017).

VARIG adere o EMB-110 à sua frota, mais conhecido como “Bandeirante”, a aeronave possui capacidade para 16 passageiros, se adaptando à rotas que necessitavam da existência da linha, para demandas pequenas, como o de Chapecó e da limitação da infraestrutura dos aeródromos no interior do Brasil no período. A VARIG ligava Chapecó a Florianópolis com escala Concórdia e Joaçaba (TRIBUNA DO OESTE, 1976).

Até então, a operação de voos em Chapecó era no Bairro São Cristóvão, até que no final de 1976 fora dada a largada para a construção de um novo aeroporto no bairro Quedas do Palmital, onde se localiza hoje. A justificativa para a mudança do local era a questão da impossibilidade de expansão, pelo fato do aeroporto estar numa área urbana bem quanto a necessidade de ampliar a infraestrutura para receber aviões de maior porte, visando o planejamento da cidade ao longo prazo (CORREIO DO SUL, 1978).

A movimentação pela busca da construção do novo aeroporto ocorreu no governo de Altair Wagner 1973 – 1977, porém, somente no governo de Milton

Sander, foi concretizado, finalizando as ações acerca do aeroporto. Em 1978 haviam apenas voos regulares da Rio Sul, para Curitiba, Porto Alegre e Florianópolis. Ainda se cogitou a possibilidade da operação com a aeronave “Avro”²² com capacidade para 40 passageiros, entretanto houve pouca demanda para essa operação.

4.3 O nascimento e a infância no Quedas do Palmital

A construção do Aeroporto Serafin Enoss Bertaso iniciou-se em 06 dezembro de 1976 e terminou em 30 de abril de 1978 (WAGNER,2005). Os voos se mantiveram, com viagens diárias para Porto Alegre, Florianópolis e Curitiba e a partir de outubro de 1978 os voos²³ seriam num Embraer Bandeirante com aproximadamente 16 lugares (TRIBUNA DO OESTE, 1978). O aeroporto estava apto a receber jatos, como o Boeing 737 (aeronave clássica da aviação nacional), o que consecutivamente, aumentaria o fluxo de passageiros na região.

Em 1978, além de ser o aeroporto mais seguro do interior do sul brasileiro, movimentou mais de 7.031 passageiros, e que em território catarinense, é inferior apenas ao da capital Florianópolis (DIÁRIO DA MANHÃ, 1979). Logo em 1980, objetivando a ascensão do aeroporto na região, os órgãos municipais iniciaram o processo de busca por recursos na finalidade de implantar o balizamento noturno, possibilitando a operação de aeronaves durante a noite.

²² “Avro” é como era conhecida a aeronave turbo-hélice ‘Hawker Siddeley HS.748-235 Srs 2’.

²³ De acordo com Zolet (2006), operaram ainda no aeroporto do São Cristóvão, a Varig, Sadia, Cruzeiro, TAC e Real.



Figura 8: Primeira Aterrissagem no Aeroporto Serafin Enoss Bertaso. Fonte: Administração do Aeroporto

DESTINO	ESCALAS	HORÁRIO	FREQUÊNCIA
PORTO ALEGRE	ERECHIM, PASSO FUNDO	15:35	SEG-SAB
CURITIBA	PATO BRANCO	12:20	SEG-SEX
CURITIBA	PATO BRANCO	15:30	SAB
FLORIANÓPOLIS	CONCÓRDIA, LAGES	10:15	SEG-SAB

Tabela 3: Voos do Grupo Varig em 1979 em Chapecó. Fonte: Jornal D'Oeste, 1979. Acervo CEOM. Adpt. Autor, 2017

A tabela 11 nos mostra o *timetable*²⁴ da Varig em 1979. Esses voos eram realizados na aeronave EMB-110²⁵ com capacidade de comportar 16 passageiros. Nota-se que eram 3 voos: Porto Alegre com escala em Erechim e Passo Fundo; Florianópolis com escala em Concórdia e Lages; Curitiba com

²⁴ Nome dado à tabela de voos de determinada localidade com informação de origem/destino, os horários e sua frequência.

²⁵ Essa aeronave tinha o alcance de aproximadamente 1400 km, o equivalente Chapecó-Rio de Janeiro sem Escalas, o que não justifica os voos serem de curta duração. A mesma era chamada de Bandeirante.

escala em Pato Branco. Muitos voos de curta duração, que pelo modal rodoviário, variam cerca de 3 horas de viagem.



Figura 9: Jornal Folha do Oeste, 1979. Acervo: CEOM Adpt: Autor, 2017

A reportagem acima demonstra o motivo do voo entre Chapecó e Porto Alegre ter duas escalas por intermédio de um “protesto”. Ainda não havia uma conexão com a cidade de Erechim, que exercia uma grande função econômica no noroeste gaúcho.

Já na década de 1980 era reivindicada o asfaltamento da rodovia Chapecó-Passo Fundo (figura 10). É importante ressaltar essa questão, haja vista que era uma das justificativas desse voo ligando as cidades, assim como a cidade de Erechim, ambas no Rio Grande do Sul.

A figura 11 também nos mostra a questão da infraestrutura rodoviária, no trecho Lages-Florianópolis, da BR-282. Esta cruza o estado de leste a Oeste, sendo de suma importância para rodagem de Santa Catarina. A figura retrata uma “propaganda” da Secretaria Estadual de Transportes e Obras, mostrando mais uma de suas realizações fomentando a integração do estado em prol do desenvolvimento.

BR-282: LAGES/FLORIANÓPOLIS

FOI PRECISO TIRAR MUITA PEDRA DO CAMINHO.

Há 200 anos os catarinenses sonham com uma estrada ligando Lages a Florianópolis. Mas só nos últimos três anos passaram a acreditar que isto é possível: a arrancada final para implantar a BR-282 está acontecendo.

Para chegar a este estágio da obra foi preciso remover grandes dificuldades. A BR-282 encarna o objetivo da integração do nosso estado, expresso na carta dos catarinenses e é, hoje, um compromisso que se cumpre a cada dia. Um compromisso de todos nós que transforma o antigo caminho dos tropeiros na rodovia da integração, ligando o planalto à nossa capital.

**BR-282
O CAMINHO
DA INTEGRAÇÃO**

GOVERNO
ESPERIDÃO AMIN
CUMPRINDO A CARTA
DOS CATARINENSES

SECRETARIA DOS TRANSPORTES E OBRAS
DER-DEPTO. DE ESTRADAS DE RODAGEM

Figura 11: Jornal Diário da Manhã, 16 e 17 de fevereiro de 1980. Acervo: Biblioteca Municipal. Adp: Autor, 2017



Figura 12: Aeronave do Frigorífico Chapecó. Fonte: Administração do Aeroporto

Com a difícil locomoção pelo modal rodoviário na região, e o grande número de complexos agroindustriais, o jeito mais prático de escoar a produção era pelo ar. Assim como os frigoríficos adquiriram aeronaves para adequar suas logísticas, tivemos uma empresa de escala nacional que se iniciou dessa forma.

Sem dúvidas, a Varig foi uma das pioneiras do transporte aéreo no Brasil, desde seu espírito inovador à sua prestação de serviço. Podemos perceber nelas o quanto a tecnificação da aviação evoluiu, partindo também da infraestrutura do aeroporto que se adequou com o passar do tempo para poder atender esses tipos de aeronaves. A companhia em 1983, através da Rio Sul, manteve as rotas da tabela 5, conforme a figura 13.

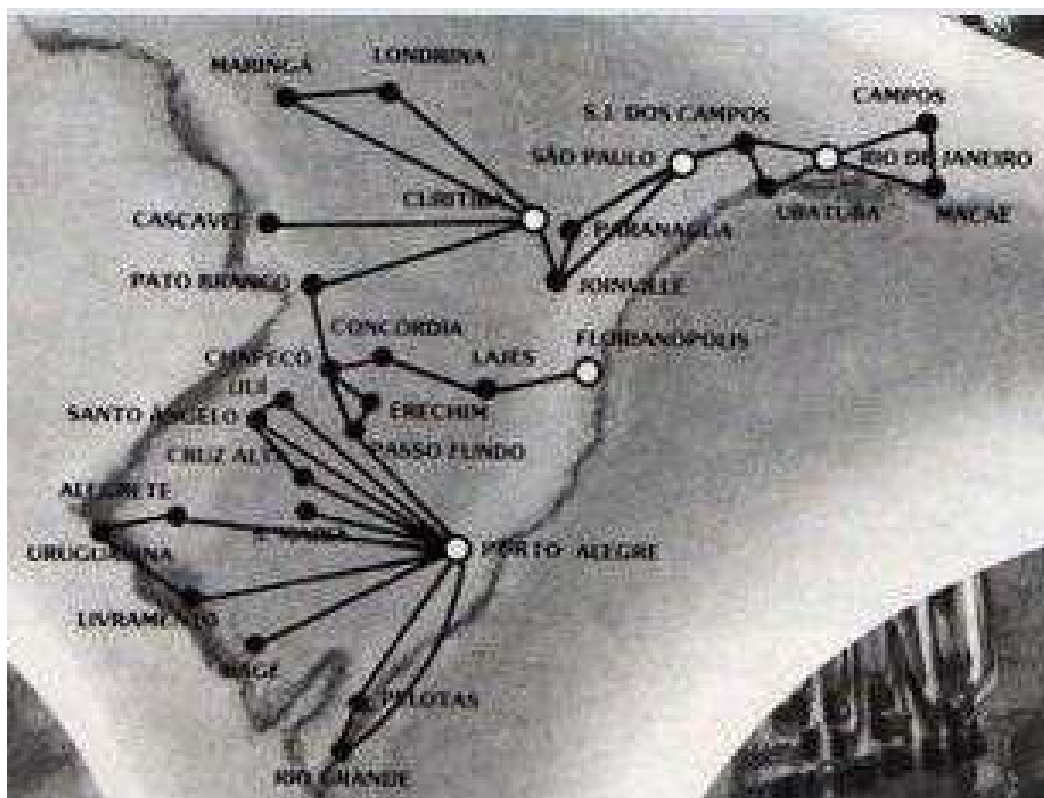


Figura 13: Mapa de Rotas Rio Sul, 1983. Fonte: Aviação Comercial. Adpt: Autor, 2017

Em 1989 Sander explica ao Jornal Diário da Manhã, sobre a questão dos investimentos na infraestrutura:

Ao Ministério caberá a implantação do balizamento noturno e dos equipamentos de proteção ao voo a conclusão do pátio de estacionamento e equipamentos complementares do pátio reservado a área militar, e acompanhamento técnico dos projetos referentes ao terminal [...] Ao Governo de Santa Catarina, o Prefeito Sander reivindicou recursos para pavimentação asfáltica do acesso ao aeroporto [...] e cobertura dos custos da nova casa de passageiros e terminal de cargas [...] A participação da prefeitura de Chapecó corresponderá a 50% dos custos do terminal de carga e passageiros, realização de obras complementares (enleivamento, cercas de proteção, ajardinamento e mobiliário), manutenção e pessoal. (DIÁRIO DA MANHÃ, 31/03/1989, p.1)

É fundamental a participação do poder local em conjunto com as demais escalas governamentais para o desenvolvimento territorial. O ministério, acima citado, é o Ministério da Aeronáutica, que devido a sua localização estratégica, próximo à fronteira e entre os estados da região, cogitava-se a possibilidade de transformar o aeroporto em base militar. Já no acesso ao aeroporto, o Estado (Governo de Pedro Ivo 1987-1990) não colaborou no momento, mostrando

interesse em pavimentar as estradas de municípios que necessitavam escoar sua produção.

Nesse mesmo momento da história de Chapecó, foram iniciadas as obras para a construção da atual rodoviária, localizada no bairro Passo dos Fortes. Um terminal de passageiros que seria “referência regional” para aqueles que desejavam se deslocar para as principais cidades do Sul e São Paulo.

Por mais que não seja objetivo deste trabalho, vale retratar as linhas e frequências das empresas de transporte coletivo rodoviário que atuavam na cidade em 1989:

HORÁRIOS DE SAÍDAS DE ÔNIBUS DE CHAPECÓ			
SAÍDA	DESTINO	EMPRESA	FREQUÊNCIA
04:30	PASSO FUNDO	UNESUL	DOMINGO
06:00	PASSO FUNDO	UNESUL	DOMINGO
07:40	FLORIANÓPOLIS	REUNIDAS	DIÁRIO
08:15	PORTO ALEGRE	UNESUL	DOMINGO
08:30	LAGES	REUNIDAS	DIÁRIO
10:00	PASSO FUNDO	UNESUL	DOMINGO
12:00	FLORIANÓPOLIS	REUNIDAS	DIÁRIO
13:00	PORTO ALEGRE	UNESUL	DIÁRIO
15:30	PASSO FUNDO	UNESUL	DOMINGO
16:15	PASSO FUNDO	UNESUL	DIÁRIO
19:00	LAGES	REUNIDAS	DIÁRIO
19:30	FLORIANÓPOLIS	REUNIDAS	SÁBADO
19:30	PORTO ALEGRE	UNESUL	DIÁRIO
20:00	FLORIANÓPOLIS	REUNIDAS	DIÁRIO
20:35	FLORIANÓPOLIS (leito)	REUNIDAS	DIÁRIO
22:10	PORTO ALEGRE	UNESUL	DIÁRIO
22:15	PORTO ALEGRE	UNESUL	SÁBADO
23:30	PORTO ALEGRE	UNESUL	DIÁRIO

Tabela 4: Horários de ônibus saindo de Chapecó em 1989. Fonte: (CHAPECÓ,1989). Org.

Autor, 2017

	SAÍDAS DE VOOS DA RIO SUL EM CHAPECÓ EM 1989	
HORÁRIO	DESTINOS	FREQUÊNCIA
08:30	PASSO FUNDO - PORTO ALEGRE	SEG-SAB
11:15	LAGES-FLORIANÓPOLIS	DOM-SEX

Tabela 5: Horários de voos saindo de Chapecó em 1989. Fonte: (CHAPECÓ,1989). Org. Autor,

2017

Observa-se que a ligação que Chapecó tinha era muito mais forte com o Rio Grande do Sul, do que com o próprio estado. A conexão entre cidade e o estado gaúcho remete ao processo de colonização, ou seja, com os imigrantes oriundos do Rio Grande do Sul, que compraram terras na região e se alinharam a lógica do capital agroindustrial (ALBA, 2013). Para a autora:

O crescimento populacional urbano da década de 1970 em Chapecó coincide com a expansão das agroindústrias, principalmente, com a implantação da Sadia Avícola S.A. e a formação da Coopercentral (Frigorífico Aurora). Isto fez de Chapecó um polo atrativo de mão de obra, a qual não deriva apenas do meio rural do próprio município, mas de toda a região oeste e também dos estados vizinhos: Paraná e, principalmente, Rio Grande do Sul. (ALBA, 2013, p.141).

4.4 A era do “Brasília”

A questão da pavimentação do acesso do aeroporto se perdurou por um bom tempo, pois havia o impasse entre o governo municipal e estadual e quem arcaria com o investimento. Em março de 1990, Sander determinou a Secretaria de Obras do município que iniciasse a pavimentação da rodovia (DIÁRIO DA MANHÃ, 03/1990). No final de maio, o governo do estado anunciou que colaboraria com os gastos (DIÁRIO DA MANHÃ, 05/1990).



Figura 14: Embraer E-120 (Brasília) nos anos 90. Fonte: Administração do Aeroporto

Não podemos deixar de destacar o papel da ACIC no desenvolvimento do aeroporto. A Associação Comercial e Industrial de Chapecó – ACIC, foi criada

1947, visando ser uma unidade representativa do empresariado local (ACIC, 2017). A mesma foi fundamental para a busca por novos voos na cidade, pois, de acordo com o Jornal Diário da Manhã (8/6/1990), a ACIC desenvolveu um estudo mostrando as potencialidades e demanda de desenvolvimento da região:

A ACIC conclui no final deste mês um estudo de potencialidades econômicas da região formada por 60 municípios polarizados em Chapecó, destacando indicadores econômicos que revelam a viabilidade de uma nova linha. Ali serão destacados [...] o fluxo da distribuição da produção e a oportunidade de negócios já estabelecidos com aquelas duas regiões brasileiras [...] os empresários provarão que há uma demanda muito grande de passagens aguardando o estabelecimento da nova rota e de aeronaves do porte do Brasília (DIÁRIO DA MANHÃ, 8/6/1990).

Em contrapartida, a VARIG, a única empresa que operava no momento na cidade através da Rio Sul, solicitou três requisitos: existência de aeroporto em condições operacionais e com equipamentos de segurança, potencial de passagens aéreas compatível com a capacidade e rotas com possíveis conexões (DIÁRIO DA MANHÃ, 1990).

A ligação com São Paulo iria trazer alguns benefícios, como a ligação com a capital financeiro, sede de empresas em busca de parceria e investimentos, turismo e novas opções comerciais, ligando a região às demais regiões do Brasil e do mundo.

O resultado do esforço foi que a VARIG iria criar uma rota diária entre Porto Alegre – São Paulo, fazendo escala em Passo Fundo, Chapecó e Florianópolis, com o EMB-120 com capacidade para 30 lugares (DIÁRIO DA MANHÃ, 02/08/1990), porém, a rota Chapecó-Lages-Florianópolis permaneceria inalterada com o EMB-110 (RIO SUL, 1990). Ao longo do mês de agosto de 1990, foram várias notícias mostrando a soma do poder local por novos voos, assim como o embate político entre Sander (Prefeito de Chapecó) e Maldaner (Governador de Santa Catarina).

A justificativa pelo desenvolvimento regional, localizado em Chapecó, tange na presença e concentração de polos agroindustriais instalados na cidade no final da década de 80:

A ruptura acontecida nos anos de 1980 é condicionada por forças externas, gerando um processo de internacionalização das agroindústrias da região e uma nova dinâmica econômica, social e política. Intensifica-se o processo de centralização de

capitais por parte de alguns grupos, os setores menores tendem a desaparecer, ou se incorporarem aos maiores por meio da concorrência. Com a permanente reestruturação e expansão das agroindústrias, o espaço passa a ser incorporado por elas na forma e no processo de ocupação. O espaço de Chapecó e região não é apenas um lugar que está sendo modificado, mas é elemento importante que se territorializa segundo as exigências e necessidades específicas das agroindústrias (ALBA *et al*, 2015, p.45 e 46).

Logo, como citado acima, o desenvolvimento da cidade e da região começa a girar em torno dos complexos agroindustriais distribuídos na escala regional. Ainda sobre a inserção de capital na nas agroindústrias:

A transferência de capital das agroindústrias do Oeste catarinense ocorreu, principalmente para tornar o setor de produção de alimentos competitivo no mercado mundial. Desse processo é que novas atividades são implantadas e desenvolvidas em Chapecó e região, com novas indústrias, equipamentos e serviços, gerando uma complexificação das atividades e do urbano (ALBA *et al*, 2015, p.46).

Nesse meio de desenvolvimento de atividades explicitado por Alba *et al* (2015), dentro setor de transportes, podemos destacar o aéreo. Como já citado anteriormente, as demais escalas que semearam o progresso econômico regional, viram que a questão logística seria uma forma de promover a ascensão da cidade no oeste catarinense.

Inaugurada no dia 05 de novembro de 1990, a Linha Porto Alegre – Passo Fundo - Chapecó – São Paulo²⁶ traria muitos benefícios para a região, por sair de manhã e retornar de noite, facilitando o deslocamento de “bate-volta” de representantes empresariais. Também, de acordo com o Jornal Diário da Manhã (02 e 03/11/90), o preço da passagem seria próximo do ônibus leito que segue em direção a capital paulista, onde o público feminino teria um desconto de 25% na compra das passagens.

No final de novembro de 1991, a Rio Sul anunciava novo voo com o EMB-120: São Paulo -Chapecó - Santo Ângelo - Santa Maria - Porto Alegre. Assim, Chapecó teria duas opções de horários para Porto Alegre e São Paulo 12 vezes

²⁶ O aeroporto de Passo Fundo ainda não estava com o aparato tecnológico para operar voos noturnos em segurança, logo, inicialmente o voo era operado direto para Porto Alegre, até que tenha sido normalizado a situação da infraestrutura aeroportuária (DIÁRIO DA MANHÃ, 07/11/1990).

por semana e para as demais cidades 6 vezes (DIÁRIO DA MANHÃ, 29/11/1991).

AGORA SÃO PAULO E PORTO ALEGRE DUAS VEZES POR DIA.

Com os novos vôos para São Paulo e Porto Alegre, você pode resolver os seus negócios e voltar no mesmo dia: mais economia pra você. Além disso, a Rio-Sul oferece novos vôos para Santo Ângelo e Santa Maria. Aproveite as Tarifas Reduzidas, as Promocionais e o Credi Rio-Sul.



VÔO	ROTA	CLASS	DEPARTAMENTO	CHEGADA
775	CHAPECO-CONGONHAS	Diário Exc. Dom.	08:30	10:15
737	CHAPECO-CONGONHAS	Diário Exc. Sáb.	18:15	20:00
736	CHAPECO-P. ALEGRE	Diário Exc. Dom.	08:30	10:40
774	CHAPECO-P. ALEGRE	Diário Exc. Sáb.	18:00	19:20
774	CHAPECO-P. FUNDO	Diário Exc. Sáb.	18:00	18:30
736	CHAPECO-STO. ANGELO	Diário Exc. Dom.	08:30	09:10
736	CHAPECO-STO. MARIA	Diário Exc. Dom.	08:30	09:50
736	CONGONHAS-CHAPECO	Diário Exc. Dom.	06:30	08:15
774	CONGONHAS-CHAPECO	Diário Exc. Sáb.	16:00	17:45
775	P. ALEGRE-CHAPECO	Diário Exc. Dom.	07:00	08:15
737	PORTO ALEGRE-CHAPECO	Diário Exc. Sáb.	15:45	17:55
775	PASSO FUNDO-CHAPECO	Diário Exc. Dom.	07:50	08:15
737	STA. MARIA-CHAPECO	Diário Exc. Sáb.	16:35	17:55
737	STO. ANGELO-CHAPECO	Diário Exc. Sáb.	17:15	17:55

Reservas: Chapecó: Tel.: (0497) 22-2824.

Consulte o seu Agente de Viagens ou a

RIO-SUL
Serviços Aéreos Regionais S.A.

Figura 14: Embraer E-120 (Brasília) nos anos 90. Fonte: Administração do Aeroporto

No dia 02 de dezembro de 1991, a Rio Sul encerra sua linha para Florianópolis, devido a reestruturação de sua frota o EMB-110 estaria deixando de operar na companhia. A previsão de reestabelecimento da linha era de 30 a 40 dias, podendo trazer o EMB-120 fazendo a rota São Paulo – Joinville - Florianópolis - Chapecó, embora a operação de Chapecó para São Paulo tivesse uma demanda superior que a de Florianópolis, que apresentou uma queda de 20% no movimento (DIÁRIO DA MANHÃ, 03/12/1991).

Foi noticiado no início de janeiro de 1992 que não havia demanda para implementação da linha Chapecó-Florianópolis, junto a taxa de ocupação para Porto Alegre e São Paulo estarem na faixa de 50%. O movimento foi justificado pelo poder local, que ocorria devido ao período de férias.

Em agosto de 1993, a Rio Sul anunciou a nova linha, atendendo a demanda, de Chapecó para Curitiba. O voo seria de segunda a sexta, sem escalas com o EMB-120 (DIÁRIO DA MANHÃ, 28 e 29 de agosto de 1993).

No dia 01 de março de 1994 foram restabelecidos os voos para a capital estadual que, segundo a reportagem do Jornal Diário da Manhã, os voos para a capital tiveram taxa de ocupação próxima dos 10%, frisando a questão de ser período de férias (DIÁRIO DA MANHÃ, 1994).

Outro fato interessante que podemos citar, é a feira EFAPI, de cunho nacional, que colabora para um grande fluxo de pessoas na cidade durante o evento. Na feira de 1994, a Rio Sul (transportadora oficial), substituiu os Brasília por F-50²⁷ em quase todos os dias e cogitando até mesmo a possibilidade de operação do Boeing 737-500²⁸ (DIÁRIO DA MANHÃ, 1994).

Neste mesmo ano, a Rio Sul faz a reformulação dos voos na cidade, conforme a figura 17, e o mapa de rotas na figura 18:

²⁷ F-50 – Fokker 50 com capacidade para 52 passageiros.

²⁸ Boeing 737-500 com capacidade para 108 a 120 passageiros.

A RIO-SUL ESTÁ VOANDO DE CHAPECÓ PARA PONTA GROSSA E CONTINUA OFERECENDO OS MELHORES HORÁRIOS PARA CONGONHAS.

Além dos vôos que você já conhece para São Paulo, a Rio-Sul agora também oferece a sua nova rota para Ponta Grossa e Congonhas, no centro de São Paulo. Com ela, você participa do Smiles® - o Programa de Milhagem Rio-Sul/Varig, aproveita as tarifas promocionais, e desfruta de um serviço de bordo de qualidade. E mais: embarcando em Congonhas você ainda tem sala VIP e microônibus à sua disposição. É a Rio-Sul atendendo cada vez melhor.

	Vôo	Saída	Chegada	Frequência	Equipamento
Chapecó/Congonhas	775	08:00	09:45	2ª. à 6ª.	Brasília
	747(*)	12:45	15:00	2ª. à 6ª.	Brasília
	737	20:25	22:10	Diário exc. Sáb.	Brasília
Congonhas/Chapecó	746(*)	10:15	12:30	2ª. à 6ª.	Brasília
	736	06:15	08:00	2ª. à Sáb.	Brasília
	774	18:15	20:00	2ª. à 6ª.	Brasília
Chapecó/Ponta Grossa	747	12:45	13:45	2ª. à 6ª.	Brasília
Ponta Grossa/Chapecó	746	11:30	12:30	2ª. à 6ª.	Brasília

(*) Escala em Ponta Grossa.

RESERVAS: (0497) 22-0222



Consulte seu Agente de Viagens ou a
RIO-SUL
 Você é a nossa melhor companhia.

Figura 17: Propaganda da Rio Sul no Diário da Manhã, 08/1994. Acervo: Biblioteca Municipal
 Adpt: Autor, 2017

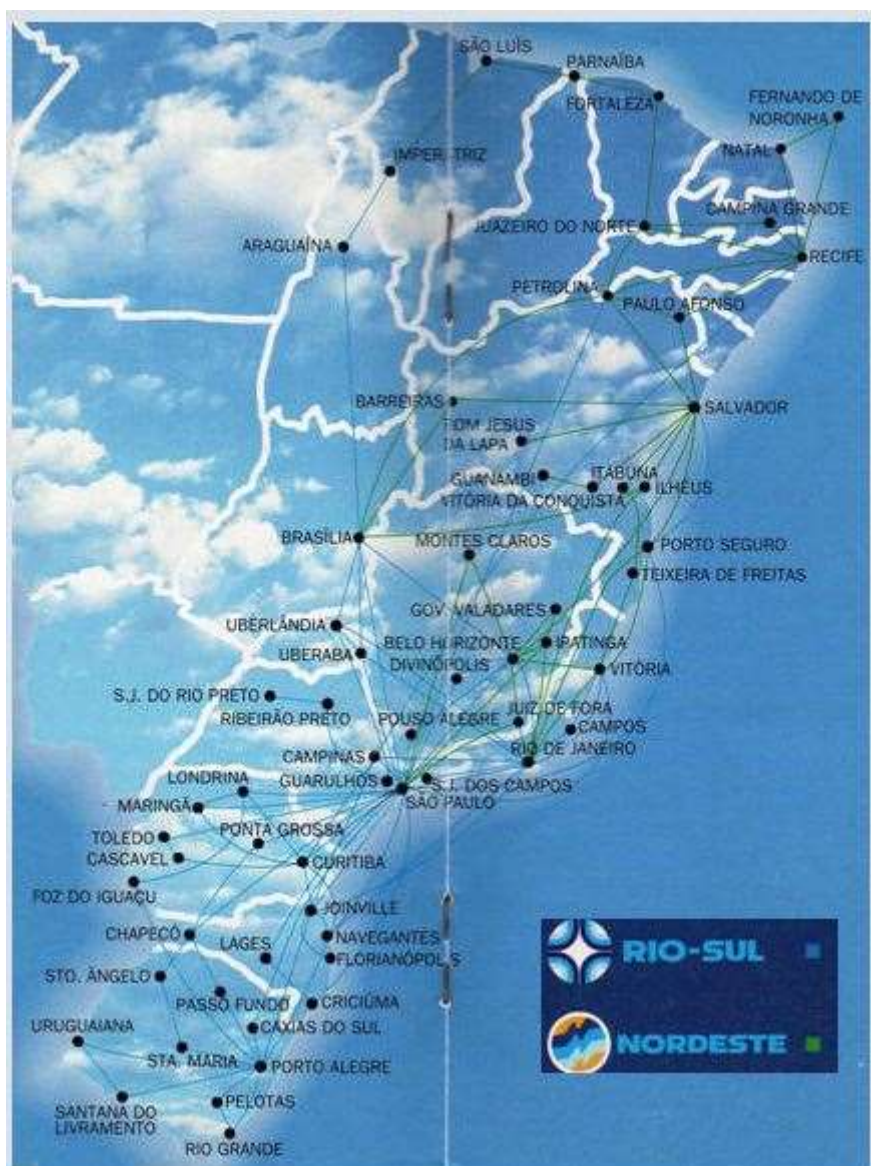


Figura 18: Mapa de Rotas Rio Sul, 1994. Fonte: Aviação Comercial. Adpt: Autor, 2017

De fato, junho de 1995 foi mais um marco da configuração territorial do Aeroporto de Chapecó. A entrada da Interbrasil, subsidiária da Transbrasil Linhas Aéreas, no espaço aéreo chapecoense, marca o início de um outro momento, a concorrência, obtendo portanto, a competição e a inserção de novas formas de serviços tanto pela Interbrasil quanto pela Rio Sul. Sobre essa questão da concorrência e da competitividade destaca-se que:

A concorrência e a competitividade se constituem como os principais componentes que fomentam a formação de acordos de cooperação e alianças entre as companhias aéreas que operam nos aeroportos que constituem os principais *hubs* do país, uma vez que são os aeroportos que detêm maior movimentação de passageiros e onde as estratégias são mais diretamente aplicadas e desenvolvidas, em outras palavras. É

uma forma de se garantir poder territorial de atuação (CAMILO PEREIRA, 2016, p.23).

A Interbrasil foi criada em 1994, porém só em 1995 iniciou suas atividades, com 3 EMB-120, fazendo a ligação regional do sul brasileiro com São Paulo (AVIAÇÃO COMERCIAL, 2009). No dia 30 de junho de 1995, inicia suas operações em Chapecó, o voo era Brasília – Goiânia – Londrina – Maringá – Foz do Iguaçu – Chapecó – Florianópolis/Porto Alegre²⁹(DIÁRIO DA MANHÃ, 07/1995).

Em dezembro de 1995 a Interbrasil começou a operar um voo de segunda à domingo, com o Brasília, de Chapecó para Guarulhos. A rota era alternada entre Florianópolis e Porto Alegre, depois, seguia para Chapecó - Foz do Iguaçu – Maringá – Londrina, esta, fazia conexão para São Paulo (GRU) e seguia para Campinas – Ribeirão Preto – São José do Rio Preto (DIÁRIO DA MANHÃ, 05/12/1995).

Corroborando com CAMILO PEREIRA (2016), sobre a questão da concorrência e competitividade citado anteriormente, é anunciado o compartilhamento de voos entre a Transbrasil e a Varig, visando um melhor aproveitamento em rotas de maior alcance, como mostra a figura 19 (DIÁRIO DA MANHÃ, 15/03/1996).

29 Segundas, Quartas e Sextas com destino a Porto Alegre e Terças, Quintas, Sábados e Domingos para Florianópolis.

Transbrasil e Varig ampliam vôos compartilhados

Sem alterar os padrões de serviço e de atendimento aos seus usuários, a Transbrasil e a Varig, com a aprovação do D.A.C - Departamento de Aviação Civil, estão ampliando o programa de cooperação, operando novos vôos compartilhados (Code-Sharing) em alguns trechos domésticos, no período de baixa estação. Os trechos Brasília/Fortaleza, Rio de Janeiro/Fortaleza, Rio de Janeiro/Brasília, além do já existente São Paulo/Goiânia, serão operados, ida e volta, com aeronaves da Transbrasil.

Com aviões da Varig, serão operados, ida e

volta, os trechos Porto Alegre/Rio de Janeiro, Porto Alegre/São Paulo, São Paulo/Brasília e o que já é feito no Rio de Janeiro para a capital federal.

A ampliação do acordo é consequência dos bons resultados obtidos desde 1993, quando as duas empresas iniciaram operações compartilhadas de vôo, que resultaram numa maior racionalização dos serviços e redução de custos, conservando o atual bom nível de atendimento aos usuários na baixa estação, época em que as empresas, em defesa de sua economia, são obrigadas a reduzir a oferta de serviços.



Figura 19: Reportagem no Jornal Diário da Manhã. Acervo: Biblioteca Municipal. Adpt: Autor, 2017

Em resultados diante de Chapecó, essa “aliança” possibilita novas conexões com demais cidades do país. Os trechos compartilhados são: Brasília – Fortaleza, Rio de Janeiro – Fortaleza, Rio de Janeiro – Brasília, São Paulo – Goiânia, por parte da Transbrasil. Já pela VARIG: Porto Alegre – Rio de Janeiro, Porto Alegre – São Paulo, São Paulo – Brasília.

Nota-se que há o crescimento dos fluxos no Aeroporto de Chapecó. Observando isso, o Vereador Airton Zolet³⁰ solicita ao poder público local uma readequação do aeroporto, justificando:

- 1) O movimento de passageiros é superior ao que se tem capacidade;
- 2) Participam desses fluxos, investidores, turistas e autoridades, o que destaca a imagem da cidade;
- 3) O aeroporto mostra a constituição de Chapecó como Polo Regional;
- 4) Os recursos utilizados no melhoramento poderiam ser revertidos por intermédio de propagandas e das taxas de embarque.

Fazendo uma conexão novamente com o modal rodoviário, no mês de maio do ano de 1995, a rodoviária teve um movimento de 87.221 passageiros, mostrando a variação de crescimento de 6,32%, comparado com o mês anterior, segundo o Jornal Diário da Manhã (6 e 7/06/1996). Vale salientar que, assim como a rodoviária, o aeroporto também manteve sua taxa de crescimento na questão da movimentação de passageiros, não deixando de lado, suas capacidades e limites operacionais.

Iniciando o processo de readequação da infraestrutura do aeroporto, em novembro de 1996 começaram as obras, chegando a interditar o aeroporto para operações até dezembro de 1996. Neste melhoramento, foram utilizados recursos, tanto da Prefeitura, quanto do Ministério da Aeronáutica (DIÁRIO DA MANHÃ, 12/1996).

No ano de 1997, a TAM iniciou suas operações na cidade, com o Caravan³¹, ligando Chapecó a São Paulo. A ACIC ainda solicitou a empresa a iniciar as operações entre Chapecó-Florianópolis, e a mesma atendeu o pedido de forma temporária (DIÁRIO DA MANHÃ, 08/1997). De acordo com o mesmo, no primeiro semestre de 1997, o aeroporto registrou um aumento no movimento de 16,7%, comparando com o mesmo período de 1996.

³⁰ Reportagem disponível no Jornal Diário da Manhã do dia 27/03/1996.

³¹ Aeronave Cessana Caravan com capacidade para 12 passageiros.

No ano de 1998, a Interbrasil mantinha seus voos na cidade³²: Chapecó - Navegantes – Joinville – São Paulo - Campinas – Ribeirão Preto - São José do Rio Preto e Chapecó – Maringá – Londrina – São Paulo – Ribeirão Preto - São José do Rio Preto. Em Janeiro de 1999, a companhia anuncia novo voo ligando Chapecó – Florianópolis – Curitiba – Cascavel com o Brasília (DIÁRIO DA MANHÃ, 05/01/1996).

Movimento no Aeroporto Serafin Enoss Bertaso

	jul/93 a jun/94	jul/94 a jun/95	jul/95 a jun/96	jul/96 a jun/97	jul/97 a jun/98
P & D	3903	4493	6094	6512	7268
PAX	24638	32423	45893	54717	83851

Tabela 6: Fonte: Wagner (2005). Adp: Autor, 2017

A tabela acima mostra a o aumento do movimento no aeroporto tanto de aeronaves, quanto de passageiros. Em 1999, a Interbrasil começa a lançar voos mais diretos e reformula um dos voos em direção a São Paulo. Este, passa a ter escala em Cascavel, e também é implementado o voo Chapecó-Florianópolis-Curitiba, abrindo a concorrência com TAM, que operava o trecho (DIÁRIO DA MANHÃ, 19/08/1999).

4.5 A virada de século, a reestruturação da aviação regional e a emergência do aeroporto

A partir dos anos 2000 a ANAC começou a registrar os voos que ocorrem no Brasil ou para o Brasil³³, facilitando assim esse subitem, por intermédio do acesso à dados que envolvem a movimentação no aeroporto de Chapecó. Neste ano operavam no aeroporto, a TAM, Interbrasil e a Rio Sul.

A TAM operou em Chapecó até abril de 2000, com o Caravan, fazendo Chapecó – Concórdia – Florianópolis, e Curitiba – Guarapuava – Pato Branco – Chapecó – Erechim – Porto Alegre. A Interbrasil com o Brasília operava para Florianópolis – Navegantes – Guarulhos, e, Cascavel-Curitiba com o EMB-120. Já a Rio Sul, para São Paulo com escala em Lages. No mesmo período em que

³² *Timetables* disponíveis em jornais de outubro do Diário da Manhã de 1998.

³³ Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/historico-de-voos>
Acesso em 14 de novembro de 2017

a TAM encerrou suas operações, a TRIP³⁴, iniciou a rota Videira – Chapecó – Curitiba, porém, em setembro do mesmo ano a companhia suspendeu os voos. Ao todo, foram 66.457 ‘passageiros pagos’³⁵ que movimentaram o aeroporto durante o ano inteiro mais 947 ‘passageiros grátis’³⁶.

No ano de 2001, Chapecó passa a contar apenas com os serviços da Rio Sul e Interbrasil, novamente para os mesmos destinos que em 2000. Entretanto, com a crise instaurada na Transbrasil, a companhia decreta falência e encerra todos seus voos e da Interbrasil no mês de dezembro de 2001 (AVIAÇÃO COMERCIAL, 2009). Em 2001, de acordo com a ANAC, foram registrados 59.710 passageiros pagos e 717 passageiros grátis.

O ano de 2002 em Chapecó é marcado pela presença da VARIG, com operações da Rio Sul, e momentos de atuação de sua própria subsidiária Nordeste e da própria VARIG. Neste ano, foram 35.851 passageiros pagos mais 547 gratuitos, de acordo com os dados disponibilizados pela ANAC.

A partir de 2003, há a retomada do crescimento com o Governo Lula:

A partir de 2003, com a retomada do crescimento econômico e o do planejamento de longo prazo para setores estratégicos, como a aviação civil nacional, foi possível notar alguns avanços, no que tange, ao funcionamento e modernização dos aeroportos concedidos, porém, os investimentos para a aviação regional ainda estão muito aquém dos previstos, e que, segundo o Programa de Investimentos em Logística (PIL – Aeroportos) deveriam acontecer logo após a 1ª rodada de concessões. (QUINTILHANO, 2017).

³⁴ TRIP – Transporte Aéreo Regional do Interior Paulista.

³⁵ “Refere-se aos passageiros que ocupam assentos comercializados ao público e que geram receita, com a compra de assentos, para a empresa de transporte aéreo. Incluem-se nesta definição as pessoas que viajam em virtude de ofertas promocionais, as que se valem dos programas de fidelização de clientes, as que se valem dos descontos concedidos pelas empresas, as que viajam com tarifas preferenciais, as pessoas que comprem passagem no balcão ou através do site de empresa de transporte aéreo e as pessoas que comprem passagem em agências de viagem” (ANAC, 2017).

³⁶ “Refere-se aos passageiros que ocupam assentos comercializados ao público, mas que não geram receita, com a compra de assentos, para a empresa de transporte aéreo. Incluem-se nesta definição as pessoas que viajam gratuitamente, as que se valem dos descontos de funcionários das empresas aéreas e seus agentes, os funcionários de empresas aéreas que viajam a negócios pela própria empresa e os tripulantes ou quem estiver ocupando assento destinado a estes” (ANAC, 2017).

Logo, há um ponto de cisão na aviação regional que fora suprida pela demanda rodoviária em curtas distâncias, assim, a partir de 2003 a aviação brasileira se reconfigura, e volta à sua emergência.

Silva *et al* (2014, p.1) demonstra o que levou o crescimento da aviação nacional após 2000:

a procura por esse modal se mostra crescente, aumentando 138,8% no número de passageiros entre de 2000 a 2012. Esse fato se deve às vantagens oferecidas, tais como: velocidade, segurança e conforto. Além disso, o autor retrata a redução de 45,88% dos preços das passagens, na mesma escala temporal, proporcionando maior acessibilidade ao modal. Com o aumento do PIB brasileiro e a inclusão das classes B e C na utilização ativa desse transporte, os destinos sul-americanos passam a ocupar lugar de destaque nas opções de viagem. No período entre 2000 e 2013, ocorreu um aumento da quantidade de ligações entre o Brasil e os países sul-americanos, sendo Argentina, Chile e Uruguai as principais ligações, de acordo com o Horário de Transportes - HOTRAN (ANAC).

Ainda sobre essa ruptura:

Segundo relatório publicado pela McKinsey & Company (2010), o mercado brasileiro opera 50 milhões de viagens por ano, apresentando uma taxa de crescimento de 10% ao ano entre 2003 e 2008 (Silva *et al*, 2014, p.2).

Portanto, a reflexão espaço-temporal dessa pesquisa se encerra no ano de 2003, como justificativa nas citações anteriores de Silva *et al* (2014), onde se explicitam o processo de reconfiguração do espaço aéreo nacional e regional após o ano 2000.

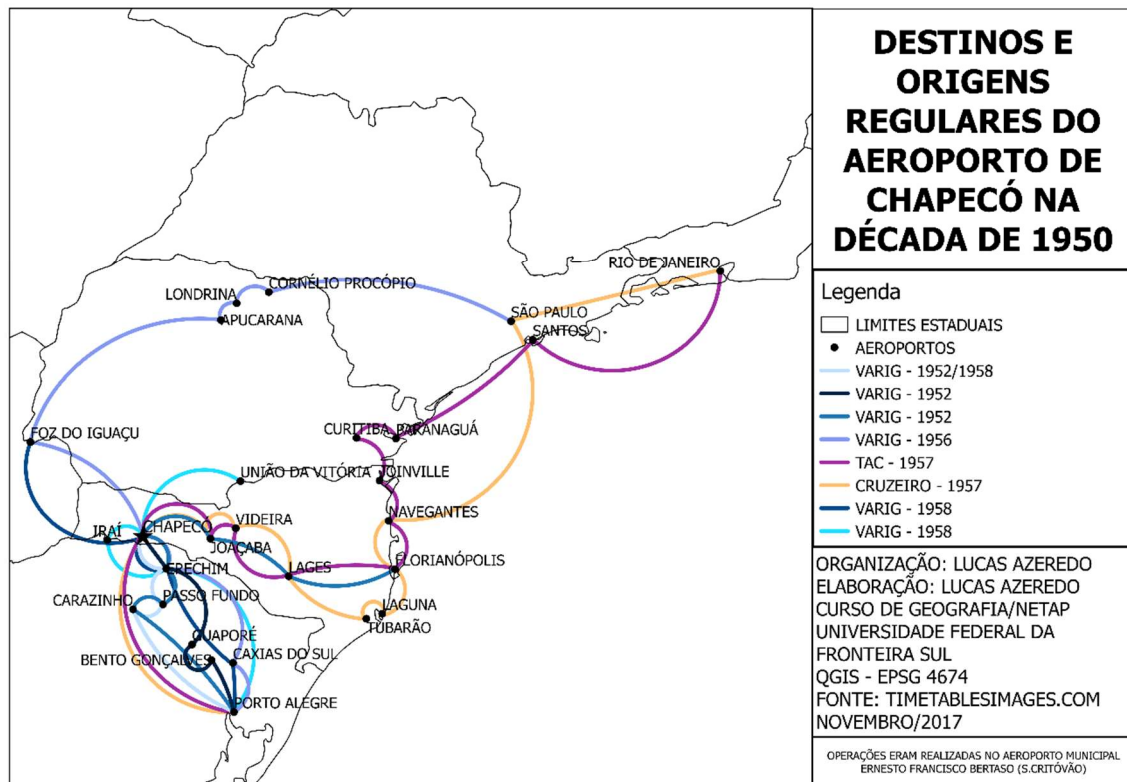
5.5 Os voos e sobrevoos: O espaço aéreo de Chapecó visto de cima

Para Claval (2014):

Os dados localizados que o geógrafo recolhe por observação ou enquête, e os que lhe são fornecidos pelos serviços estatísticos oficiais não são claros. Apresentam-se sob a forma de quadros nos quais nada salta aos olhos. Para que os dados sejam úteis, convém, pois, processá-los [...] A cartografia é o método específico da geografia neste domínio. Tem a vantagem de resultar em representações claras e fáceis de ler, de sugerir correlações e de dar ideia dos fatores que modelam a realidade (CLAVAL, 2014, p.83).

Essa parte da pesquisa se dedica especialmente à apresentação de mapas, como um dos resultados finais do trabalho, corroborando com Claval (2014), na tentativa de facilitar a compreensão espacial de dados brutos trabalhados ao longo deste capítulo com a espacialização dos fluxos. Estes que

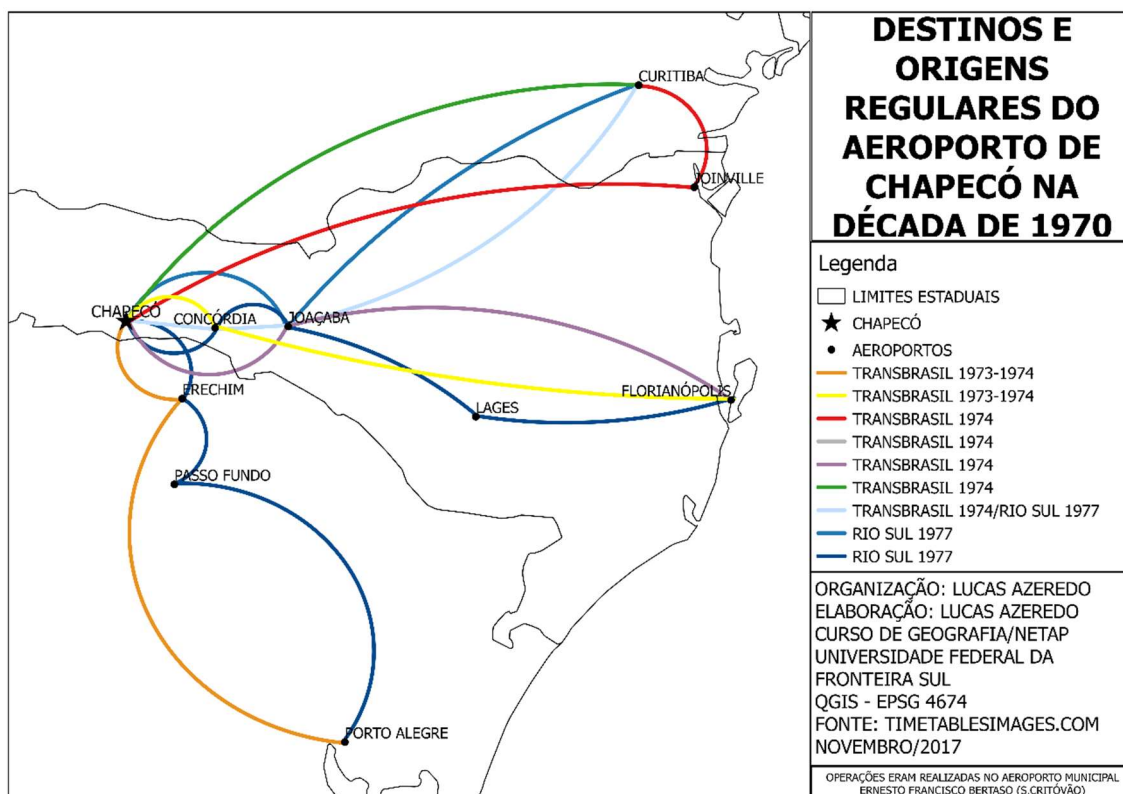
foram resultados de pesquisas em jornais e de dados estatísticos da ANAC, objetivam demonstrar uma outra perspectiva na escala espaço-temporal, e algumas transformações que ocorreram ao longo da aviação em Chapecó.



Mapa 5: Destinos e origens regulares no aeroporto de Chapecó na década de 1950.
Elaboração: Autor, 2017

O mapa 1 demonstra as rotas que foram operacionalizadas pela Cruzeiro, Transportes Aéreos Catarinenses (TAC) e a VARIG, em Chapecó na década de 1950. Ambas operacionalizavam com o DC-3, com capacidade de até 30 passageiros. Nota-se que eram voos curtos, com várias paradas, sobretudo no estado catarinense, visando fazer a integração do estado, sobretudo de Chapecó, com as capitais sulistas e com o Rio de Janeiro e São Paulo.

Já a Varig, especialmente no eixo Chapecó- Porto Alegre, exerce sua soberania, fornecendo diversas escalas integrando, não apenas o oeste catarinense, como também o noroeste gaúcho, com a capital, Porto Alegre. A mesma também tinha presença na ligação com Florianópolis, assim como o interior do Paraná com São Paulo.

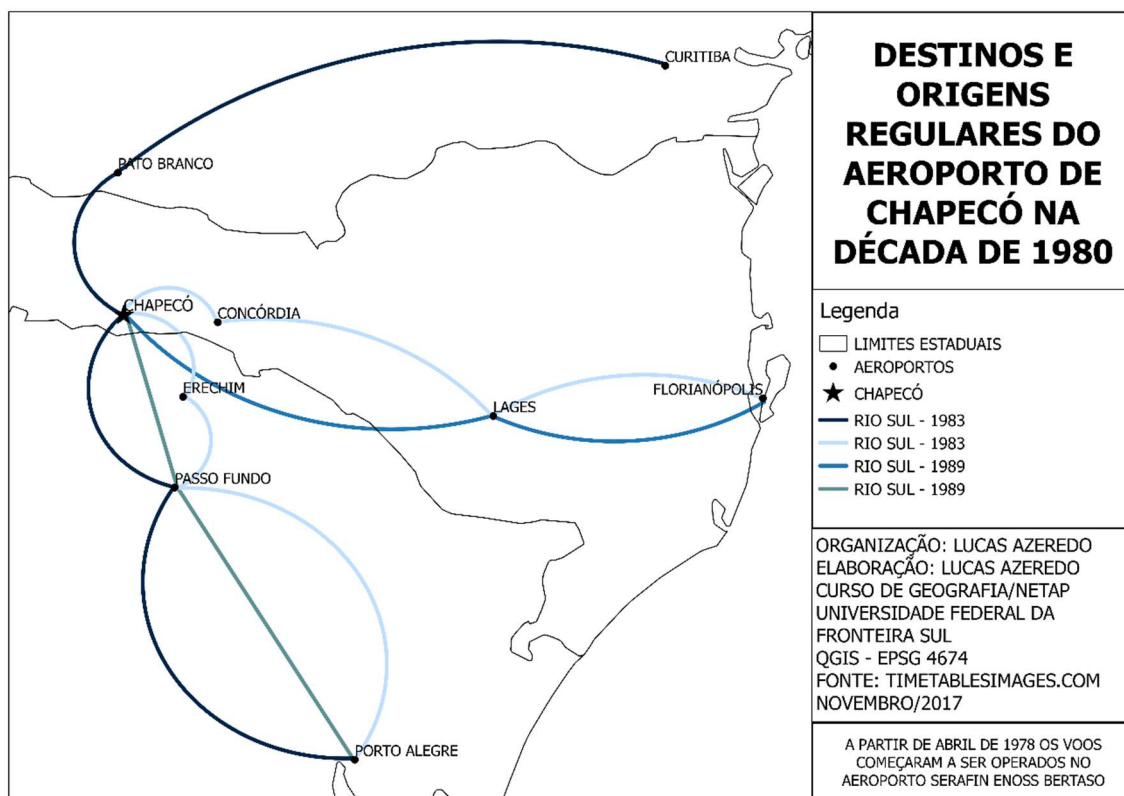


Mapa 6: Destinos e origens regulares do Aeroporto de Chapecó na década de 1970.

Elaboração: Autor, 2017

O mapa 2 demonstra as ligações aéreas de Chapecó na década de 1970. Em comparação com a década de 1950, já observamos rotas mais curtas (destino-origem), porém com voos em paradas estratégicas. Como por exemplo, entre Chapecó e Florianópolis, a cidade de Joaçaba e Lages, bem quanto para Porto Alegre, Passo Fundo e Erechim.

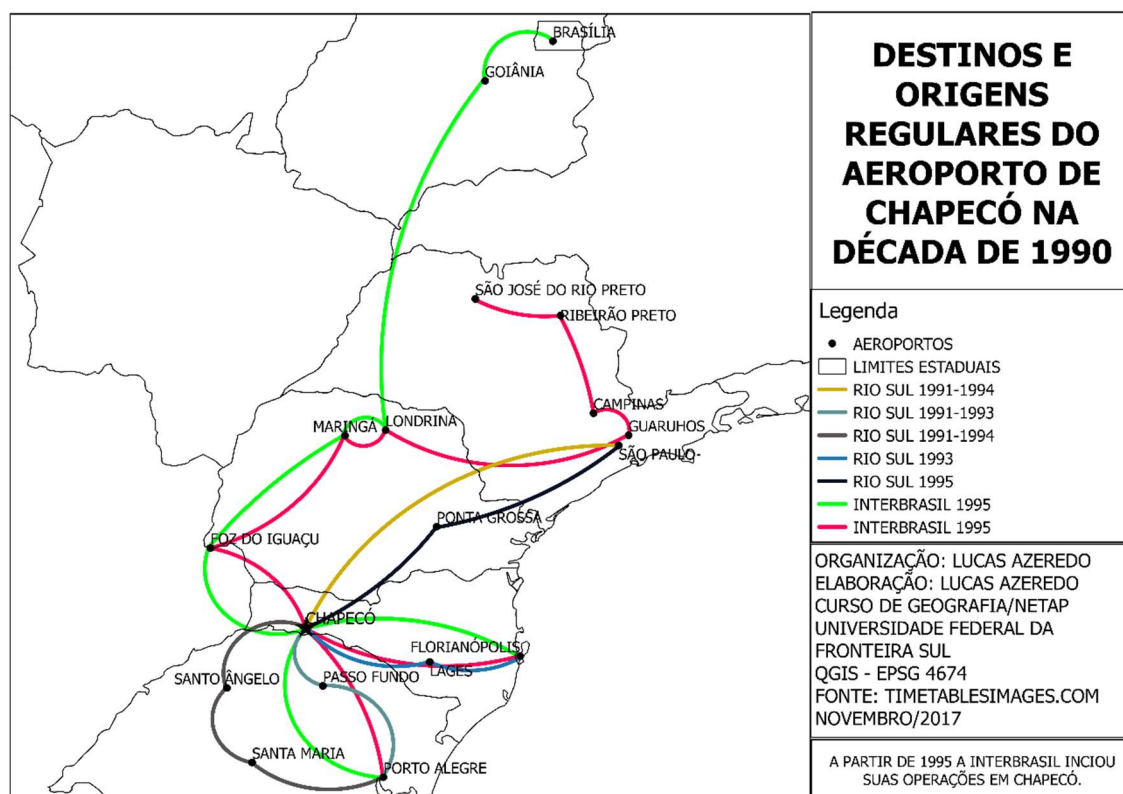
Vale ressaltar também que, com o início das operações da Transbrasil em Chapecó, é alimentado o escoamento produtivo das agroindústrias da região em direção ao mercado consumidor, passando por Concórdia, que era sede da Sadia (que se transformara em Transbrasil).



Mapa 7: Destinos e origens regulares do Aeroporto de Chapecó na Década de 1980.

Elaboração: Autor, 2017

O mapa 3 espacializa as rotas da Rio Sul (subsidiária da VARIG, criada para incentivar a ligação entre a região sul e sudeste). A Rio Sul possuía rotas ligando as principais cidades do noroeste gaúcho, oeste catarinense e sudoeste paranaense, com suas respectivas capitais do estado, com voos saindo de Chapecó.

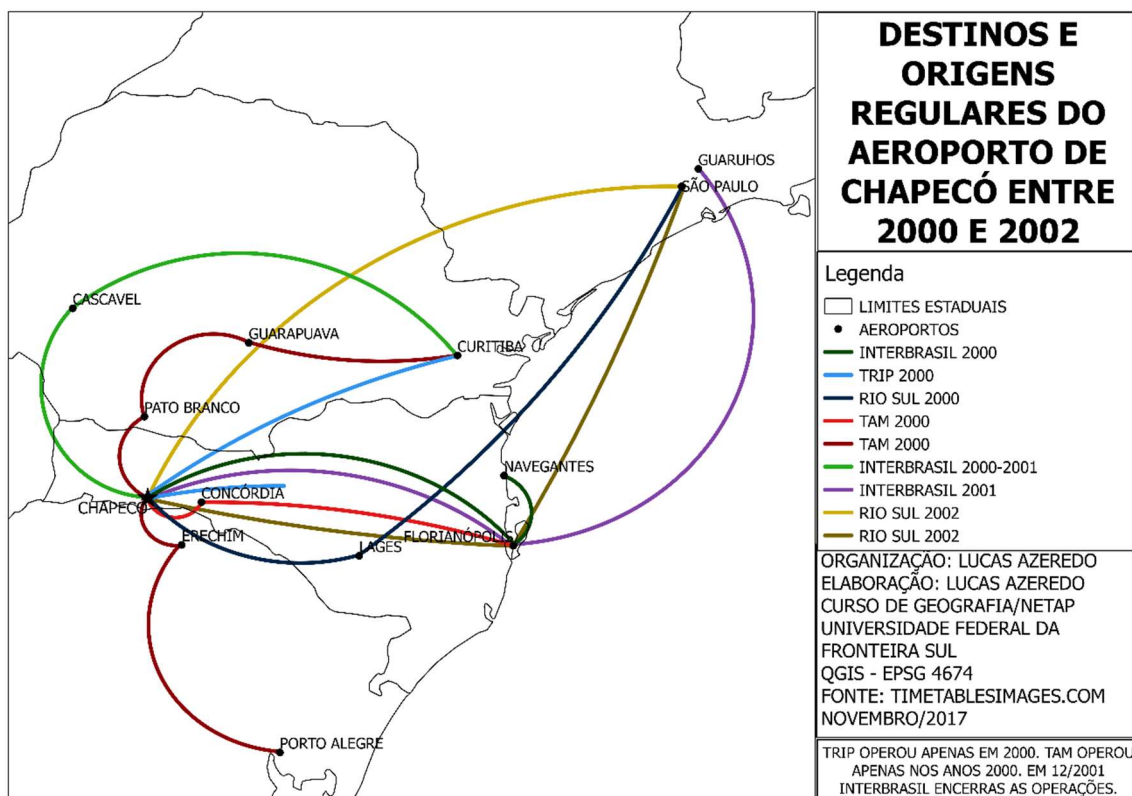


Mapa 8: Destinos e origens regulares do Aeroporto de Chapecó na Década de 1990.

Elaboração: Autor, 2017

Na década de 1990, a Rio Sul exerce suas operações com exclusividade em Chapecó até 1995, quando a Interbrasil (subsidiária da Transbrasil) inicia suas operações. Um voo com origem em Brasília e outro oriundo de São José do Rio Preto, os quais, se destinavam, alternadamente entre Florianópolis e Porto Alegre, visando atender cidades polos da região Sul com a capital federativa do Brasil e o interior paulista.

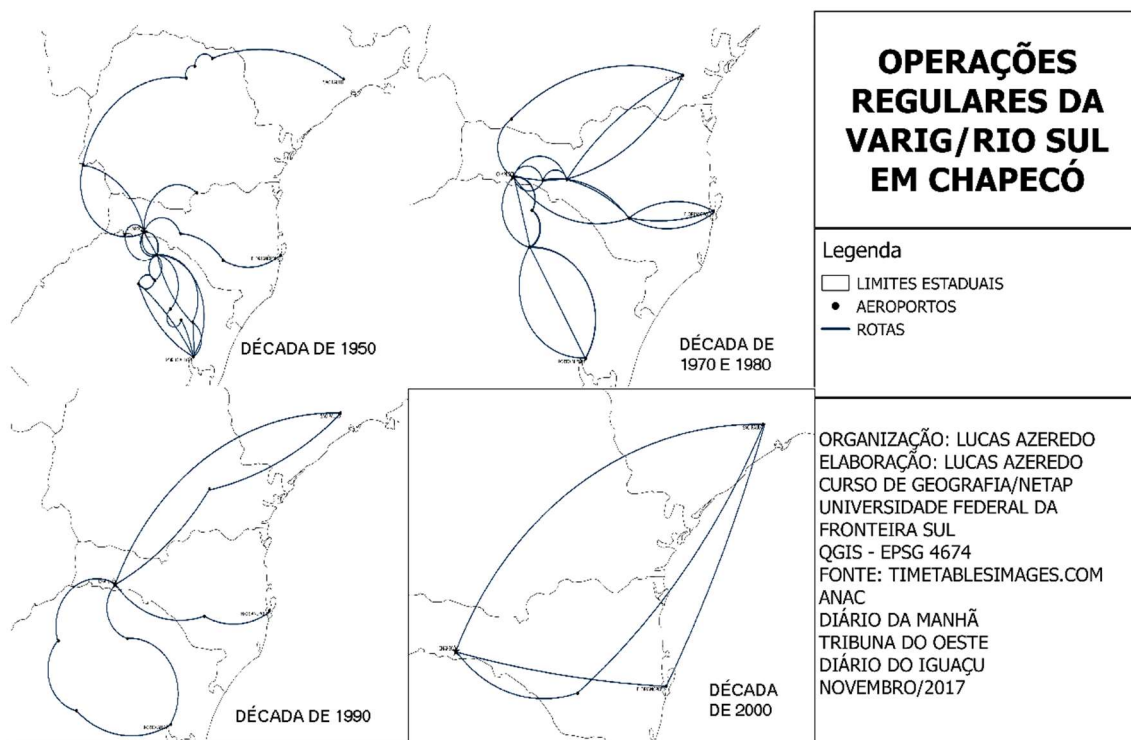
Vale destacar novamente o papel da Rio Sul, conectando a cidade a São Paulo, assim como Florianópolis e Porto Alegre com escalas em cidades de papel relevante antes do destino, consecutivamente, Ponta Grossa, Lages e Passo Fundo.



Mapa 9: Destinos e origens regulares do Aeroporto de Chapecó entre 2000 e 2002.

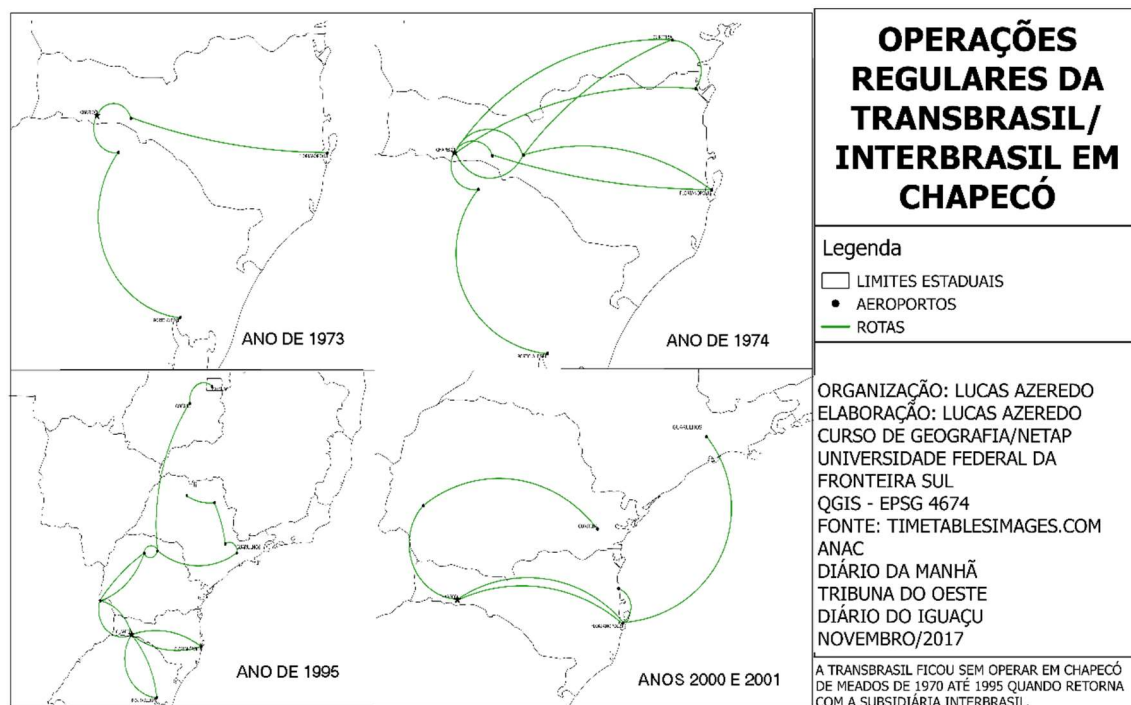
Elaboração: Autor, 2017

Já na virada do século, tem-se a inserção da TRIP e da TAM no espaço aéreo de Chapecó. Nesse momento, a ligação com Florianópolis é intensificada, com Curitiba e São Paulo. Essa reconfiguração dos fluxos, demonstra a tendência que se perdura até os dias atuais, visando conexão direta com Florianópolis, São Paulo (Guarulhos e Campinas), e Porto Alegre.



Mapa 10: Evolução das operações regulares da VARIG/Rio Sul em Chapecó.

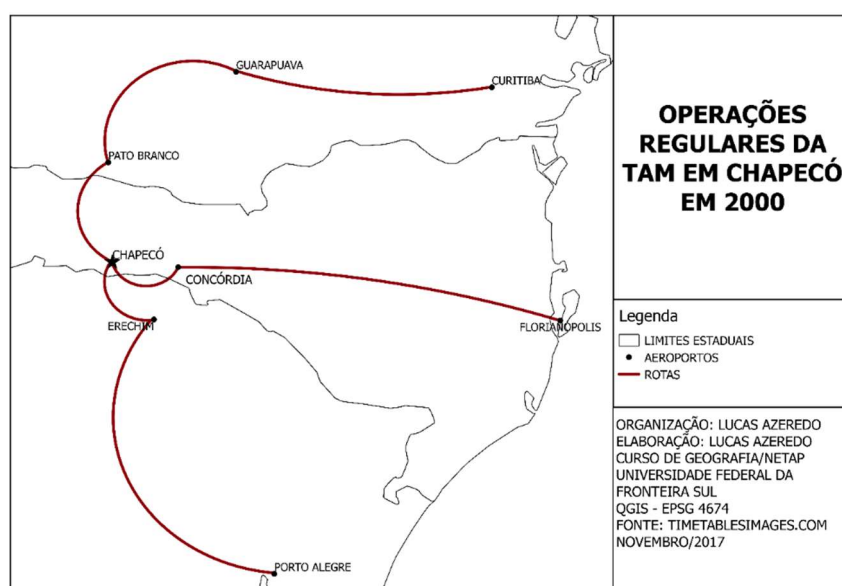
Elaboração: Autor, 2017



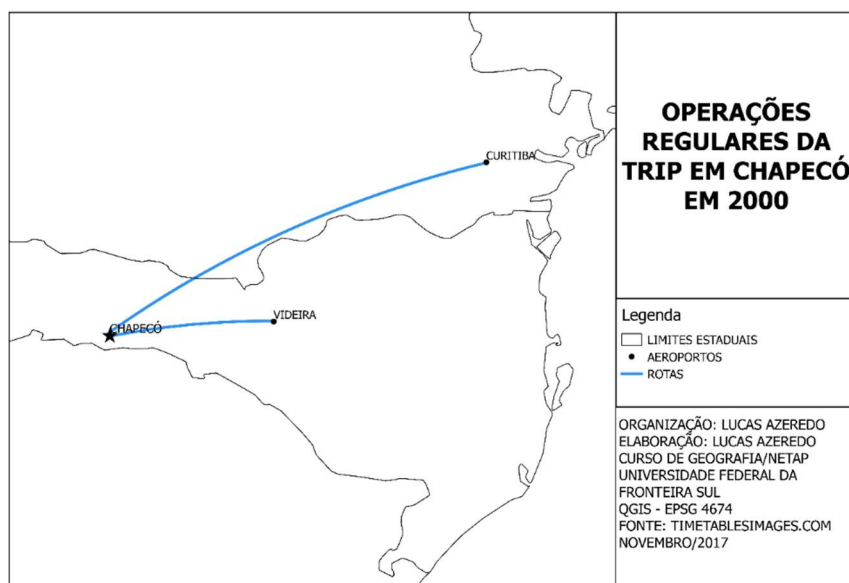
Mapa 11: Operações regulares da Transbrasil/InterBrasil em Chapecó. Elaboração:

Autor, 2017

Com o intuito de demonstrar como se deu o processo de transformação e reconfiguração dos fluxos aéreos no aeroporto de Chapecó, o mapa 7 e 8 demonstram a evolução, em momentos diferentes, das rotas da Rio Sul e Transbrasil, respectivamente. A formação e concretização de *hubs* direciona os fluxos para capitais, sobretudo a São Paulo e Guarulhos. A ligação com as capitais mais próximas se dá de forma mais intensa, influenciada pela interação das redes urbanas delas com Chapecó.

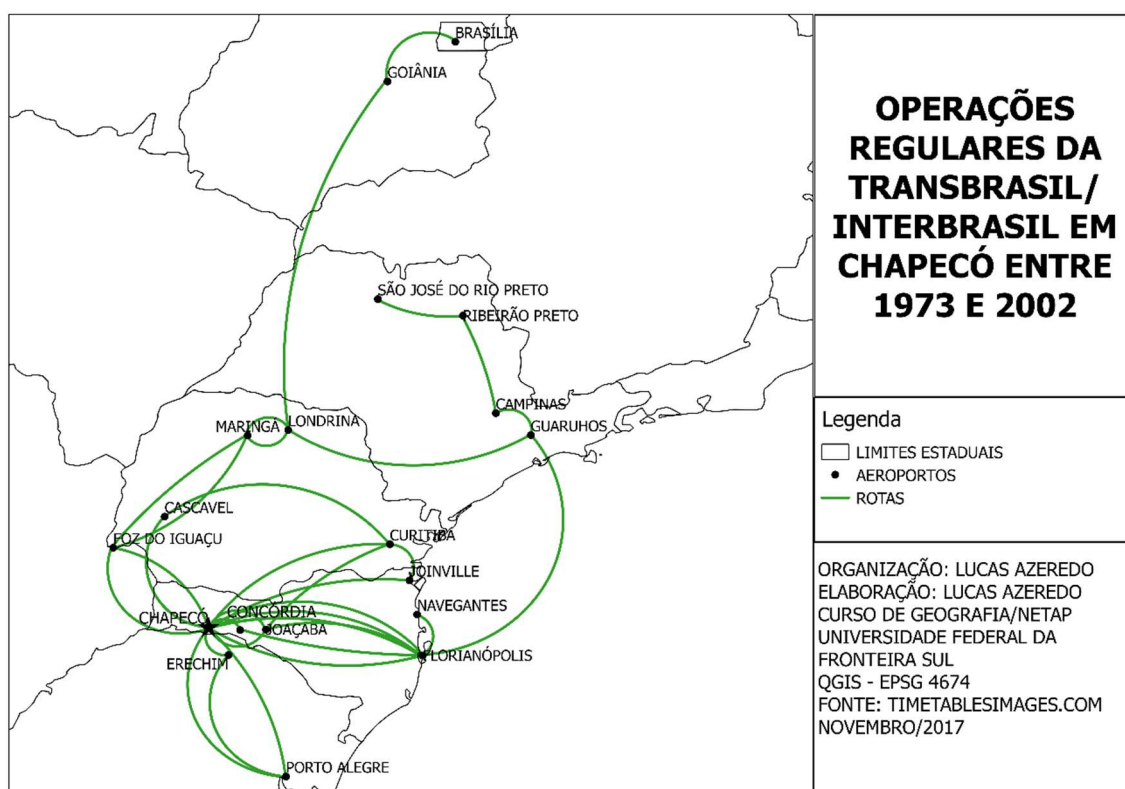


Mapa 12: Operações regulares da TAM em Chapecó. Elaboração: Autor, 2017

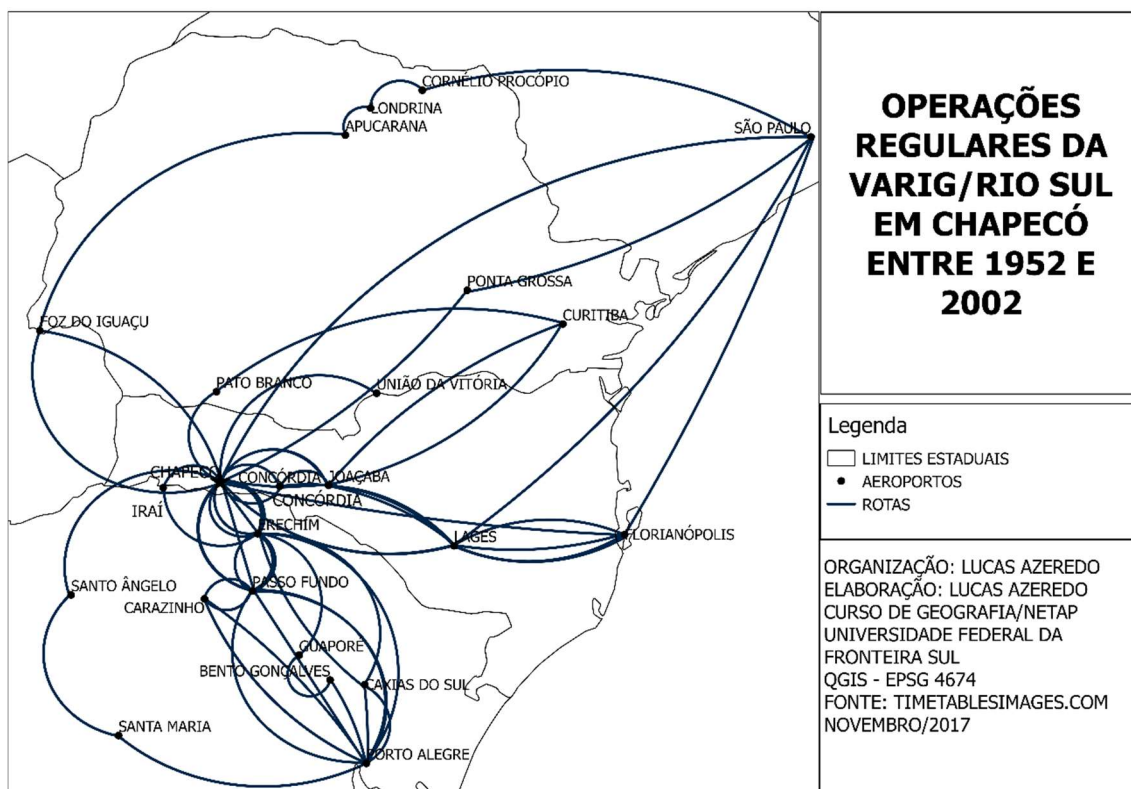


Mapa 13: Operações regulares da TRIP em Chapecó. Elaboração: Autor, 2017

Os mapas 9 e 10 nos mostram a breve atuação da TRIP e TAM na cidade, ambas conectando Chapecó à Curitiba e à cidades de grande importância regional no período, se tratando dos três estados sulistas. A TAM passou por um processo de renovação de frota onde ainda não era rentável operar na cidade. Já a TRIP, retorna suas operações posteriormente, visando o eixo Chapecó-Curitiba.



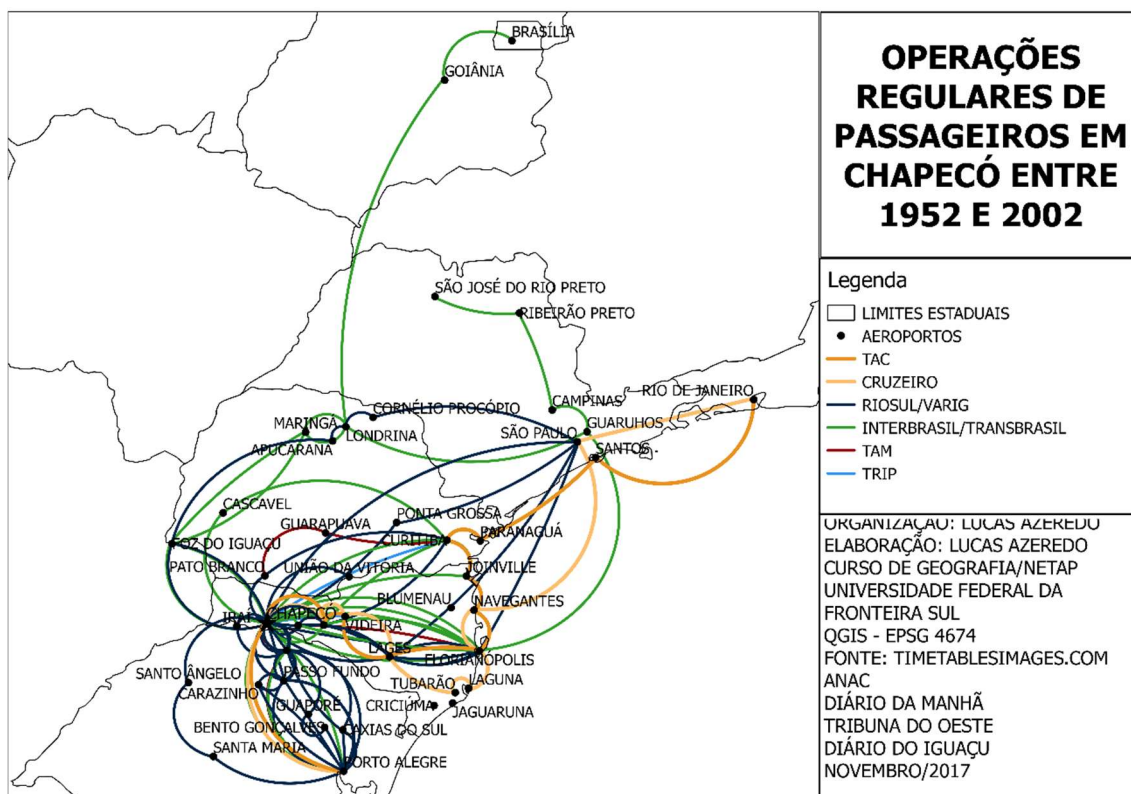
Mapa 14: Operações regulares da Transbrasil/Interbrasil em Chapecó. Elaboração: Autor, 2017



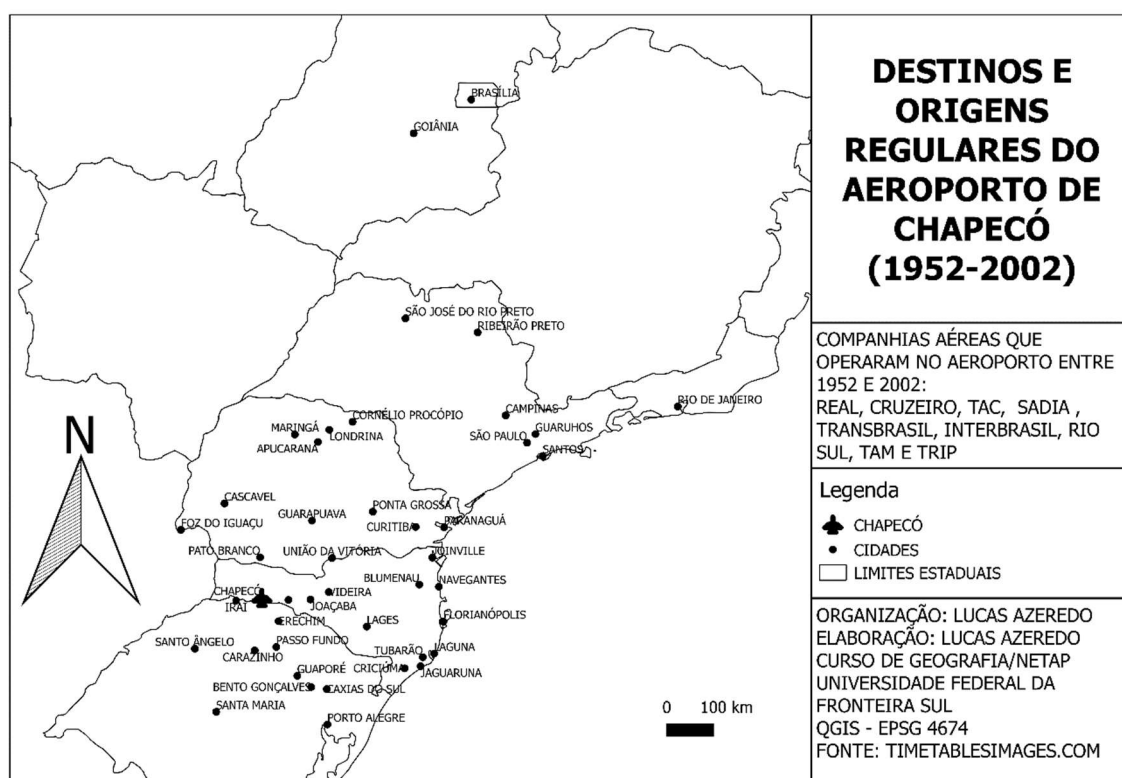
Mapa 15: Operações regulares da VARIG/Rio Sul em Chapecó. Elaboração: Autor, 2017

Os mapas 11 e 12, retratam a atuação da Transbrasil/Interbrasil e da VARIG/Rio Sul desde o início de suas operações em Chapecó. A primeira foca, sobretudo, na integração do estado catarinense. Já a segunda, no trecho Chapecó-Porto Alegre, alimentando, principalmente, a integração do noroeste gaúcho com a capital.

Os mapas abaixo (13 e 14) tratam de uma soma geral de todos os fluxos que foram pesquisados, entre 1952 e 2002. Há soberania, principalmente da VARIG/Rio Sul, oriunda das estratégias de atuação territorial, e de integração do estado do Rio Grande do Sul, que foi estendida até Chapecó.



Mapa 16: Operações Regulares de passageiros em Chapecó entre 1952 e 2002



Mapa 17: Destinos e origens regulares do aeroporto de Chapecó (1952-2002)

ANO	COMPANHIA AÉREA	ESTADO	DESTINOS
1952	VARIG	RS	Erechim, Passo Fundo, Carazinho, Porto Alegre, Guaporé e Bento Gonçalves
1952	VARIG	SC	Lages, Joaçaba, Florianópolis
1956	VARIG	RS	Erechim, Passo Fundo, Carazinho, Caxias do Sul e Porto Alegre
1956	VARIG	SC	Florianópolis, Lages e Joaçaba
1956	VARIG	PR	Coronel Procópio, Londrina, Apucarana e Foz do Iguaçu
1956	VARIG	SP	São Paulo
1957	TAC	RS	Porto Alegre
1957	TAC	SC	Joaçaba, Videira, Lages, Florianópolis, Itajaí/Navegantes e Joinville
1957	TAC	PR	Curitiba e Paranaguá
1957	TAC	SP	Santos
1957	TAC	RJ	Rio de Janeiro
1957	Cruzeiro	RJ	Rio de Janeiro
1957	Cruzeiro	SP	São Paulo
1957	Cruzeiro	SC	Itajaí/Navegantes, Florianópolis, Laguna, Tubarão, Lages, Videira, Joaçaba
1957	Cruzeiro	RS	Porto Alegre
1958	VARIG	PR	Foz do Iguaçu e União da Vitória
1958	VARIG	RS	Iraí, Erechim, Passo Fundo, Carazinho, Caxias do Sul e Porto Alegre
1973	Transbrasil	SC	Florianópolis e Concórdia
1973	Transbrasil	RS	Erechim e Porto Alegre
1974	Transbrasil	SC	Joaçaba, Concórdia, Joinville e Florianópolis
1974	Transbrasil	PR	Curitiba
1974	Transbrasil	RS	Erechim e Porto Alegre
1977	Rio Sul	RS	Erechim, Passo Fundo e Porto Alegre
1977	Rio Sul	PR	Curitiba
1977	Rio Sul	SC	Lages, Concórdia, Joaçaba e Florianópolis
1983	Rio Sul	RS	Erechim, Passo Fundo e Porto Alegre
1983	Rio Sul	PR	Pato Branco e Curitiba
1983	Rio Sul	SC	Lages, Concórdia e Florianópolis
1989	Rio Sul	SC	Florianópolis e Lages

1989	Rio Sul	RS	Passo Fundo e Porto Alegre
1991	Rio Sul	SP	São Paulo
1991	Rio Sul	RS	Porto Alegre, Passo Fundo, Santo Ângelo e Santa Maria
1993	Rio Sul	SC	Florianópolis e Lages
1993	Rio Sul	RS	Passo Fundo e Porto Alegre
1994	Rio Sul	RS	Santo Ângelo, Santa Maria e Porto Alegre
1994	Rio Sul	PR	Ponta Grossa
1994	Rio Sul	SP	São Paulo
1995	Interbrasil	DF	Brasília
1995	Interbrasil	GO	Goiânia
1995	Interbrasil	SP	Guarulhos, Campinas, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto
1995	Interbrasil	PR	Maringá, Londrina e Foz do Iguaçu
1995	Interbrasil	SC	Florianópolis
1995	Interbrasil	RS	Porto Alegre
2000	TAM	SC	Concórdia e Florianópolis
2000	TAM	PR	Curitiba, Guarapuava e Pato Branco
2000	TAM	RS	Erechim e Porto Alegre
2000	Interbrasil	SC	Florianópolis e Navegantes
2000	Interbrasil	PR	Cascavel e Curitiba
2000	TRIP	SC	Videira
2000	TRIP	PR	Curitiba
2000	Rio Sul	SC	Lages
2000	Rio Sul	SP	São Paulo
2001	Interbrasil	SC	Florianópolis e Navegantes
2001	Interbrasil	PR	Cascavel e Curitiba
2001	Rio Sul	SP	São Paulo
2001	Rio Sul	SC	Florianópolis
2002	Rio Sul	SP	São Paulo
2002	Rio Sul	SC	Florianópolis

Tabela 7: *Timetable* de voos em Chapecó entre 1952 e 2002. Org: Autor, 2017

A tabela acima demonstra a variação dos voos durante 50 anos na cidade de Chapecó. Com base nos mapas apresentados anteriormente neste subcapítulo, o *timetable* visa sintetizar os dados apresentados de forma espacial. Desde já, podemos perceber que, até a década de 1990, a ligação aeroviária com o Rio Grande do Sul era muito mais forte que com Santa Catarina, e em seguida, passa a ser mais densa com São Paulo.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho, objetivamos entender as dinâmicas espaciais que ocorreram desde o início, quando o aeroporto localizava-se no bairro São Cristóvão, até as configurações mais recentes, o Quedas do Palmital. Dentro da perspectiva da “Geografia do Transporte, Circulação e Logística” proposta por Silveira (2011), pode-se investigar os diferentes fluxos de passageiros, oriunda do processo de formação socioespacial (SANTOS, 1977).

Em primeiro lugar, se discutiram alguns apontamentos teóricos da Geografia dos Transportes, no âmbito nacional, elencando alguns estudos direcionados para reflexões do setor aéreo. Alguns desses elementos conceituais levantados no início desta pesquisa, foram de suma importância para a análise dos resultados finais.

Em um segundo momento, discorrer sobre a aviação nacional, se dedicou a contextualizar de forma histórico-geográfico, o espaço aéreo nacional, e como o mesmo se redesenha com as transformações das bases técnicas, que foram um dos principais resultados de configuração os fluxos aéreos em Chapecó.

A terceira parte tratou de fazer um breve relato da cidade de Chapecó, mostrando o quanto a cidade se desenvolveu ao longo dos anos, sobretudo nos circuitos da economia que se desenvolvem em torno dos complexos agroindustriais.

A quarta e última parte, buscou analisar a *configuração territorial* do aeroporto com base em Santos (2014). As cinco partes divididas visaram demonstrar numa escala espaço-temporal, as transformações que ocorreram no espaço aéreo de Chapecó, tendo como objeto de estudo o aeroporto municipal.

“A era DC-3 no São Cristóvão” nos remete à uma discussão quando o aeroporto municipal ainda se localizava no perímetro urbano da cidade, na década de 1950. Naquele momento a cidade contava com longas rotas com voos curtos, como por exemplo ligando Porto Alegre ao Rio de Janeiro, fazendo escalas em diversas cidades catarinenses. Como a perspectiva do poder local era de crescimento, verificou-se que a presença do aeroporto na área urbana, limitaria as operações, o que fez refletir sobre uma mudança de local.

Nesse período, possuía uma infraestrutura aeroportuária simples, com aeronaves de pequeno porte, como o DC-3. Esta, era uma das principais aeronaves em operação pelas companhias aéreas brasileiras. Naquele período, as mesmas eram utilizadas para o escoamento produtivo das agroindústrias regionais, em direção ao mercado consumidor, como por exemplo, a criação da Sadia Linhas Aéreas para atender essa demanda, e que posteriormente viria a se transformar em uma das maiores companhias aéreas do Brasil, com a marca Transbrasil (AZEREDO, BRANDT, 2017).

Ora, se tem a circulação, um meio de se relacionar com outro espaço, logo temos o necessário, o movimento, ou melhor o fluxo. Entretanto, para que tenha o fluxo, necessita dos fixos para receber. Em seguida, no caso de Chapecó, havia a demanda produtiva agroindustrial, a ser escoada, e que, posteriormente, viriam a ser pessoas, do poder político e empresariado local.

Vale ressaltar que, as estratégias de atuação territorial das companhias, neste momento, são de suma importância. Nesse período em discussão, a principal companhia aérea que operava em Chapecó, era a VARIG, e justamente para demonstrar o processo de atuação territorial, visa-se, expor ao longo do trabalho, seus mapas de rotas, relacionando com CAMILO PEREIRA (2016), quando se trata das estratégias de competitividade e concorrência.

O movimento de passageiros na década de 1970, já apresentava um crescimento anual, conforme a tabela X, mostrando que era necessário investir em uma nova infraestrutura. Logo, aliado ao crescimento urbano da cidade e o desenvolvimento econômico regional, Chapecó se reconfigura, adequando a demanda, até que em abril de 1978, é inaugurado o atual aeroporto, o Aeroporto Municipal Serafin Enoss Bertaso.

Os mapas demonstram que os voos na década de 1950 e 70, nos faz refletir acerca da infraestrutura e das capacidades técnicas operacionais dos fluxos e fixos, já que, muitos destinos curtos deixaram de ser operacionalizados, por causa do desenvolvimento tecnológico dos aeroportos que não acompanharam os das aeronaves.

A VARIG, demonstra seu papel de integração do Rio Grande do Sul, e o oeste catarinense e o sudoeste paranaense com os grandes centros,

principalmente, com Porto Alegre, onde era sua sede. Vale destacar que, na década de 1950, como alguns locais eram de difícil acesso por terra, o único meio de locomoção se dava pelo ar, onde podemos destacar as cidades de pequeno e médio porte, como Carazinho-RS, Guaporé-RS, Iraí-RS e Apucarana-PR. Estas, hoje não possuem uma ligação aérea tão forte quanto Chapecó, Passo Fundo e Foz do Iguaçu.

Na década de 1970, com a inserção das operações da Transbrasil, a competitividade nas rotas ligando as três capitais sulistas aumenta. Vale salientar, a questão das escalas desses voos não por questão operacional do alcance das aeronaves, mas sim, de atuação estratégica, para Porto Alegre tinha Passo Fundo e Erechim, como para Florianópolis tinha Lages, Joaçaba e Concórdia.

As cidades supracitadas do Rio Grande do Sul, e as duas primeiras do estado catarinense, possuíam um papel importante na economia regional, sobretudo, de importância regional, pois nelas permeavam ferrovias, que naquele período, começaram a decair com os investimentos diretos no modal rodoviário. Já Concórdia, cidade sede do Frigorífico Sadia, deu origem consecutivamente à Transbrasil, como já citado anteriormente neste trabalho.

O segundo subcapítulo, intitulado de “O nascimento e a infância no Quedas do Palmital”, se dedica a discutir os primeiros anos após a transferência de local, operando o Bandeirante com capacidade para 16 pessoas, a VARIG ligava a cidade às três capitais do sul brasileiro, com escalas estratégicas. Os mapas, mostram a questão estratégica da VARIG, notando-se que continham voos ainda próximos, como é o caso de Erechim e Concórdia, já que a ligação rodoviária, sobretudo com o noroeste gaúcho, era precária.

As discussões posteriores à nova instalação do aeroporto que perduraram ao longo da década de 1980, se lançavam às suas adequações e obras de melhoramento nas suas infraestruturas técnicas para receber aeronaves de maior porte. Nelas, podemos destacar a soma do poder público, sobretudo municipal, para a viabilidade de novos investimentos. Com isso, no governo de Sander, o prefeito buscou implementar o balizamento noturno (o que possibilitaria as operações noturnas), ampliação tanto do terminal de cargas

quanto de passageiros, e a pavimentação do acesso ao aeroporto, em convênio com os órgãos estaduais e federais.

Vale ressaltar, que durante os governos de Sander frente a prefeitura municipal, o mesmo via o aeroporto como uma forma de transformar a cidade, como referência regional. Junto aos demais órgãos públicos, e com a ACIC, o prefeito pôde trazer diversos recursos à Chapecó, principalmente no que se refere ao aeroporto, bem como o diálogo com as companhias aéreas, quando requisitada a implantação de uma nova rota.

Na terceira parte, “A era do Brasília”, se remete à aeronave que foi símbolo da aviação regional brasileira, e que operou na maior parte da década de 1990 pela Rio Sul e Interbrasil. Essa década fica marcada a movimentação do poder local em busca de voos diretos para São Paulo.

A transição da década de 1980 para 1990, é marcada pela chegada de novos complexos agroindustriais na cidade (ALBA *et al*, 2015) , logo, temos um redesenho dos fluxos aéreos em Chapecó, com a inserção de rotas e destinos numa distância maior, do que nos anos anteriores. Isso se dá não apenas pelo desenvolvimento regional de Chapecó, mas também pela concentração de voos em determinadas localidades estratégicas possíveis de fluxos. Outras cidades que perderam sua expressividade no setor aéreo, devido ao aeroporto não poder comportar mais aeronaves de maior porte.

As companhias aéreas passam a focar na localização estratégica, e aeroportos mais centralizados, atendendo a uma demanda específica, pois com os avanços e o aperfeiçoamento das infraestruturas rodoviárias, era mais rentável ter uma base como centro de operações, do que ter de forma desfocada, como por exemplo, é a questão de *hubs*.

Entretanto, esse momento da história nacional é marcado pela atuação de governos neoliberais que, segundo Camilo Pereira (2010), colaboram para uma nova perspectiva do cenário aéreo regional:

O setor de transporte aéreo conviveu com um ambiente de grandes transformações a partir da década de 1990, período que ficou marcado pelo processo de desregulamentação do setor supracitado, tendo sido orientado por uma política neoliberal adotada pelos Governos brasileiros, como o de Fernando Collor

de Melo, Itamar Franco e o de Fernando Henrique Cardoso (CAMILO PEREIRA, 2010, p.234).

Dando continuidade à análise da autora, o processo de desregulamentação da aviação tem alguns desdobramentos no setor aéreo regional, sobretudo após a Política de Flexibilização do Transporte Aéreo:

Assim, os desdobramentos desse processo acarretaram consequências diversas para o setor e refletiram um contexto político-econômico nem sempre positivo para o segmento regional, minimizando sua importância e alterando funções estratégicas de interconexão e desenvolvimento das cidades paulistas que eram servidas pelo transporte aéreo. [...] A confirmação da Política de Flexibilização do Transporte Aéreo indexou no setor aéreo brasileiro um programa de medidas que alteraram as estratégias até então definidas pelo transporte de tal caráter no país, ou seja, a função de integração territorial. Em outras palavras, a desregulamentação inseriu o setor num processo de liberalização do mercado aéreo, que favoreceu, por um lado, as grandes empresas, que dispuseram de um mercado livre, desregulamentado e totalmente flexível às formas de concorrência e, por outro, o usuário do modal, que passou a obter um maior número de empresas aéreas operando as mesmas rotas, de mais cidades servidas, bem como a facilitação do crédito e, em alguns casos, a redução do preço das passagens aéreas (CAMILO PEREIRA, 2010, p.234 e 235).

Dessa forma, podemos compreender que, a alteração nos fluxos aéreos existentes em Chapecó, após os anos 90, é fruto de uma política pública, de abertura para o capital estrangeiro.

Adentrando no próximo subcapítulo “A virada de século, a reestruturação da aviação regional e a emergência do aeroporto”, buscou-se fazer uma análise ao longo de 2000 e 2002. Esse período foi marcado pela falência de grandes companhias aéreas do Brasil, como Transbrasil e VASP. A primeira, que operava em Chapecó, encerrou suas operações em dezembro de 2001, e por mais que a TAM e TRIP tenham tido uma breve participação, com a adaptação ao novo mercado, deixaram de operar na cidade.

No ano de 2002, a VARIG e suas subsidiárias operaram basicamente com exclusividade, entretanto com um fluxo direcionado à capital paulista ou catarinense. Com o Governo Lula, a partir de 2003, há um investimento localizado em pontos estratégicos visando o processo de integração nacional, o que nos mostra um ponto de cisão da aviação regional nacional.

Sistematizando, podemos perceber que fluxos se alteraram após o ano de 1950, cada década, atendendo às suas demandas específicas e de acordo

com o processo de formação econômica. É notório que algumas cidades do interior gaúcho, paranaense e catarinense, como Chapecó, passam a ter uma concentração econômica, oriunda do processo de formação socioespacial, atrelado ao desenvolvimento econômico regional, exercendo uma influência em escala regional, influenciada pelo governo local. Este que, no caso de Chapecó, teve uma grande influência, visando no aeroporto, uma forma de levar a cidade, como um polo regional.

Contudo, como Santos (2014) já alertava que a análise de fluxos e fixos como uma tarefa árdua, encerrando por parte, essa pesquisa, provocando novas indagações posteriormente:

Cada tipo de fixo surge com suas características, que são técnicas e organizacionais. E, desse modo, a cada tipo de fixo corresponde a uma tipologia. Um objeto geográfico, um fixo, é um objeto técnico, mas também um objeto social, graças aos fluxos. Fixos e fluxos interagem e alteram-se mutuamente (SANTOS, 2014, p.86).

Buscou-se, desde então, fazer uma contextualização histórico-geográfica do Aeroporto Municipal de Chapecó, e o quanto, a tecnificação do espaço, as dinâmicas socioespaciais dentre outros fatores, determinaram a configuração territorial do mesmo, como o proposto no início deste trabalho. Pode-se elencar outras temáticas secundárias e a inserção de novos conteúdos, de acordo com o andamento da pesquisa.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABEAR, Associação Brasileira das Empresas Aéreas Disponível em: <http://www.abear.com.br> Acesso em: 14 de novembro de 2017

ALBA, R.S.; MAIA, C.M.; SANTOS, J.P.; OTSUSCHI, C.; VILLELA, A.L.V.; In NASCIMENTO, E.; BRANDT, M. [orgs.] **Oeste de Santa Catarina: território, ambiente e paisagem**. São Carlos: Pedro & João Editores; Chapecó, 2015. 242p.

ALBA, R. S. **Espaço urbano: os agentes da produção em Chapecó** / Rosa Salete Alba. – 2. ed. – Chapecó: Argos, 2013, 201p.

ANAC, **Agência Nacional da Aviação Civil**. Disponível em: < <http://www.anac.gov.br> > acesso em: 14 de novembro de 2017

AREDES, A. **Fluxos aéreos em Mato Grosso do Sul**: a territorialização das companhias aéreas na disputa pela demanda turística. In: 12 Encuentro de Geógrafos de América latina: Caminando en una América Latina en Transformación, 2009, Montevideo. Anais do 12 Encuentro de Geógrafos de América latina: Caminando en una América Latina en Transformación, 2009. v. Único. p. 1-15.

_____. **Aeromobilidade na perspectiva da relação transporte aéreo e turismo**: alguns apontamentos sobre o Estado de São Paulo. In: 16 Encontro Nacional de Geógrafos, 2010, Porto Alegre - RS. Anais do 16 Encontro Nacional de Geógrafos. Porto Alegre - RS: AGB, 2010b. v. Único. p. 1-10.

AREDES, A.; SILVEIRA, M. R. ; TANGERINO, D. F.; JULIO, A. S. ; FELIPE JUNIOR, N.F. ; SANTOS, E. R. C. ; OLIVEIRA, D. A. M. de . **Desenvolvimento Regional, Circulação e transportes na Produção do Espaço - Apontamentos sobre circulação, transporte aéreo e turismo na produção do espaço paulista**. In: 16 Encontro Nacional de Geógrafos, 2010, Porto Alegre - RS. Anais do 16 Encontro Nacional de Geógrafos. Porto Alegre - RS: AGB, 2010a. v. Único. p. 1-11.

AVIAÇÃO COMERCIAL. **aviaçãocomercial.net**. Disponível em: <http://www.aviacaocomercial.net> Acesso em: 14 de novembro de 2017

BARAT, J. **Logística e Transporte no Processo de globalização: oportunidades para o Brasil** / Josef Barat [org]; comentários Clarisse Messer [et al]. São Paulo: Editora UNESP: IEEI, 2007

CAMILO PEREIRA, A. P., **Asas da centralidade em céus conhecidos: a dinâmica empresarial do setor de transporte aéreo no território brasileiro**. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2014. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-06052015-145214/> . > acesso em: 03 de abril de 2017

_____. **Asas da centralidade em céus conhecidos: a dinâmica empresarial do setor de transporte aéreo no território brasileiro** / Ana Paula Camilo Pereira – São Paulo : AnnaBlume, 2016, 334 p.

_____. **Transporte Aéreo Regional no Estado de São Paulo** / Ana Paula. Camilo Pereira. - Presidente Prudente: [s.n], 2010 xiv, 261 f. : il. Dissertação (mestrado)

_____. **Configuração territorial do transporte aéreo paulista: novas territorialidades e desenvolvimento regional**. Boletim Goiano de Geografia (Online), v. 29, p. 157-170, 2010.

_____. « **Quem são? Para onde vão?: o segmento aéreo regional no Brasil** », *Confins* [En ligne], 29 | 2016, mis en ligne le 12 décembre 2016,. Disponível em : <http://confins.revues.org/11419> acesso em: 07 de junho de 2017

CAMILO PEREIRA, A. P. M. ; SILVEIRA, M. R. . **A Dinâmica do Transporte Aéreo Regional nas Cidades Médias do Estado de São Paulo**. Formação (Presidente Prudente), v. 2, p. 37-55, 2008.

_____. **Integração territorial, interações espaciais e desenvolvimento regional**: aportes para a discussão sobre o setor aéreo. In: 12º Encontro de Geógrafos da América Latina (EGAL), 2009, Montevideo/Uruguai. Anais do 12º Encontro de Geógrafos da América Latina (EGAL), 2009.

CATAIA, M. ; GALLO, F. **Sistema de transporte aéreo flexível e integração território brasileiro**. Geonordeste (UFS), v. 2, p. 09-30, 2007.

CLAVAL, P. **Epistemologia da Geografia**/ Paul Claval; tradução Margareth de Castro Afeche Pimenta, Joana Afeche Pimenta. 2ª ed. rev. – Florianópolis: Ed. da UFSC, 2014

COELHO, A. A. **Um estudo geográfico do transporte aéreo no Brasil**. Andutsa Aline Coelho / Florianópolis. Dissertação de Mestrado, 2012

Correa 2010 (p.28)

CONTEL, F. **Os sistemas de movimento do território brasileiro**. In

SANTOS, M e Maria Laura Silveira. *Brasil. Território e Sociedade no Início do Século XXI*. Rio de Janeiro. Record. 2001.p 357-374

CORDEIRO, H. K.; LADEIRA, F. S. B. . **A expansão do Espaço Aéreo no Período Pós-70 e o Sistema Urbano Brasileiro**. In: IV ENCUESTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA, 1993, Mérida. Anais do Congresso, 1993. p. 95-104.

_____. **A Mundialização da Economia e a Reestruturação do Espaço Aéreo Interno Brasileiro no Período Pós-70**. Cadernos CERU (USP), v. 5, p. 109-120, 1994.

DIÁRIO DA MANHÃ, **Jornal Diário da Manhã**, Chapecó-SC, 1980-2000, Acervo Biblioteca Municipal

DIAS, L.C. **Redes: emergência e organização**. In: Iná E. de Castro; Paulo Cesar da C. Gomes; Roberto L. Corrêa. (Org.). Geografia: conceitos e temas. 6ªed.Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003, v. 1, p. 141-162.

DINIZ, A. M. A.; DINIZ, L. C. A. . **Análise dos Principais Fluxos Aéreos dos Aeroportos da Capital Mineira e Suas Recentes Transformações**. Sociedade & Natureza, v. 18, p. 31-44, 2006.

ESPÍNDOLA, C. J. **As agroindústrias de carne do Sul do Brasil**. Tese de Doutorado, FFLCH – USP. São Paulo, 2002.

FACCO, J. FUJITA, C ; BERTO, J . **Agroindustrialização e urbanização de Chapecó-SC (1950 - 2010): uma visão sobre os impactos e conflitos urbanos e ambientais**. redes (Santa Cruz do sul. online), v. 19, p. 187, 2014.

FELIPE JUNIOR, N. F. ; SILVEIRA, M. R. . **O Transporte de Longo Curso e as Recentes Transformações no Setor Portuário e Marítimo Brasileiro**. In: X ENANPEGE, 2013, Campinas. Anais do X ENANPEGE: Geografias, Políticas Públicas e Dinâmicas Territoriais. Dourados: Editora da UFGD, 2013. p. 1-12

_____. **Redes de transporte e crise do setor no Brasil**. Anais XVI Encontro Nacional de Geógrafos. Porto Alegre, 2010

GALLO, F.. **Uso do território e consolidação do agronegócio na região Centro-Oeste**: um estudo sobre a integração territorial através do sistema de transporte aéreo. Geousp (USP), v. 34, p. 164-177, 2013

_____. **A importância do sistema de movimento aéreo flexível na integração produtiva do território brasileiro**: o papel dos contatos face a face na economia globalizada. In: 10º Encontro de Geógrafos da América Latina, 2005, São Paulo. Anais do 10º Encontro de Geógrafos da América Latina, 2005a.

_____. **O aprofundamento das desigualdes sócio-espaciais e o uso do sistema de movimento aéreo flexível**. In: V Seminário de Pós-graduação em Geografia da UNESP - Rio Claro, 2005, Rio Claro. Trabalhos apresentados [no] 5. Seminário de Pós-graduação em Geografia da UNESP - Rio Claro, realizado em Rio Claro, 03 a 06 de outubro de 2005 / Instituto de Geociências e Ciências Exatas - Programa de Pós-graduação em Geografia - UNESP - Rio Claro. 2005b

_____. **O papel do transporte aéreo na integração do território brasileiro**. Campinas: Gráfica da UNICAMP, 2006 (Dissertação de Mestrado).

GALLO, F; CATAIA, M. . **Sistema de movimento aéreo flexível e organização produtiva do território brasileiro**. In: VI Congresso Brasileiro de Geógrafos, 2004, Goiânia. Anais do VI Congresso Brasileiro de Geógrafos, 2004.

GEIPOT. **Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes**. Transportes no Brasil: história e reflexões. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2001.

GOMES, P.C.C., **Explorações Geográficas: percursos no fim do século** / Iná Elias de Castro, Paulo Cesar da Costa Gomes, Roberto Lobato Corrêa (organizadores). – 4ª ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. 368p.

MACHADO, L. C. P.; MACHADO FILHO, L. C. P. **A dialética da agroecologia: contribuição para um mundo com alimentos sem veneno**. São Paulo: Expressão Popular, 2014. 360p.

MCKINSEY & COMPANY (2010) **Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil: Relatório Consolidado**. Rio de Janeiro. 2010

MONTEIRO, C. F. **A VARIG e o Brasil entre o desenvolvimento acional e a competitividade global**, In: Civitas Revista de Ciências Sociais. Porto Alegre/RS, Vol. 7, n.1, jan-jul, 2007, p.35-58

MORAES, A.C.R. **Geografia Histórica do Brasil: capitalismo, território e periferia**. São Paulo: Annablume, 2011

MOTTER, C. **A cidade de Chapecó e suas centralidades: uma análise a partir dos subcentros e eixo comercial**. Dissertação de mestrado. Universidade Federal de Uberlândia, 2016. 187p.

NASCIMENTO, E., BRANDT, M. [orgs.] **Oeste de Santa Catarina: território, ambiente e paisagem**. São Carlos: Pedro & João Editores; Chapecó, 2015. 242p.

NASCIMENTO, E., VILLELA, A.L.V. [Orgs]. **Chapecó em foco: textos e contextos sobre o espaço urbano- regional**. São Carlos: Pedro & João Editores, 2017. 597p.

PAIVA, Eduardo Nazareth. **Fábrica Nacional de Motores (FNM): historiando e considerando a ideia de um contra-laboratório na indústria automotiva brasileira**. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 23., 2005, Londrina. Anais do XXIII Simpósio Nacional de História – História: guerra e paz. Londrina: ANPUH, 2005

PREFEITURA MUNICIPAL DE CHAPECÓ. **Secretaria de Habitação, Secretaria de Planejamento** – Setores de Aprovação de Projetos, Geoprocessamento e Tributos. Chapecó, 2010

QUINTILHANO, Diogo. **Transporte aéreo de cargas em Santa Catarina: desenvolvimento e perspectivas**. Dissertação (Mestrado em Geografia).

Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2014.

_____. **Evolução dos fluxos de cargas aéreas e os investimentos em infraestrutura aeroportuária no Brasil (1990-2013)**. Disponível em: <https://marciogedri.wixsite.com/geoeconomica/> Acesso em: 13/07/2017

REVISTA AIRWAY. Disponível em: <https://airway.uol.com.br> Acesso em: 05 de novembro de 2017

SANTOS, J.E.S.S.; SOUZA, G.A. **Uma Análise do Espaço na Geografia dos Transportes dentro da Ciência geográfica**. Portugal. 2010. Disponível em: <http://pluris2010.civil.uminho.pt/Actas/PDF/Paper214.pdf> acesso em: 24/05/2017

SANTOS, M. **O Brasil: território e sociedade no século XXI** / Milton Santos, María Laura Silveira. – 15ª ed. – Rio de Janeiro: record, 2011.

_____. **Por uma Geografia Nova: Da crítica da geografia a uma geografia crítica** / Milton Santos. – 6.ed., 1.reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

_____. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio técnico-científico-informacional**. 5ª Edição. Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo. 2013.

_____. **A Natureza do Espaço: Técnica e tempo. Razão e emoção** 4ª edição. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2017.

_____. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**/ Milton Santos. - 7ª edição. Rio de Janeiro: Record, 2001

_____. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia** / Milton Santos. – 6ª edição – São Paulo: Edusp, 2014

SILVA, M. F., **Geografia dos transportes no Brasil**, Serviço Geográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1949, 270 p.
SILVA, A. D. M. ; MACHADO, I. C. T. ; BRAGA, M. E. ; FERNANDES, E. . **Fluxo aéreo Brasil x América do Sul: concentração dos voos nas principais cidades brasileiras**. In: XXVIII Congresso Nacional de Pesquisa e Ensino em

Transportes, 2014, Curitiba. XXVIII Congresso Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes, 2014.

SILVEIRA, M. R., LAMOSO L. P., MOURÃO P. F. C. (org). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. 1ª ed. – São Paulo – Expressão Popular: UNESP. Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2009.

SILVEIRA, M.R., **Infraestrutura e logística de transportes no processo de integração econômica e territorial**. Mercator (Fortaleza. Online), v. 12, p. 41-53, 2013.

_____. **Geografia da Circulação, Transportes e Logística: construção epistemológica e perspectivas**. In: Silveira, M. R. (Org.). Circulação, Transportes e Logística: diferentes perspectivas. 1ed. São Paulo: Outras Expressões, pp. 21-67. 2011

SIMAS, A.; MACHADO, M. S. **Moacir Silva e a Geografia dos Transportes no Brasil**. MACHADO, Mônica S. e MARTIN, André R.(orgs.) Dicionário dos Geógrafos Brasileiros, volume 1. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2014.

THÉRY, H., **Os transportes aéreos no Brasil, ou as asas da centralidade**. Mercator, Fortaleza, v. 3, p. 123-136, 2003.

_____. **Representações de fluxos aéreos**. GEOUSP – Espaço e tempo. São Paulo, v.19, n. I, p. 160 – 165, 2015.

TRIBUNA DO OESTE, **Jornal Tribuna do Oeste**. Chapecó-SC, 1976,1978. Acervo: Centro de Memórias do Oeste de Santa Catarina.

VARIG-AIRLINES. **varig-airlines.net**. Disponível em: <http://www.varig-airlines.com> Acesso em: 13 de novembro de 2017

WAGNER, A. E... **Chapecó Levantou voo/** Altair Wagner. Florianópolis: De letra, 2005

ZOLET, V. B. **50 anos fotografando Chapecó: uma coletânea de mais de 500 fotos/** Victorino B. Zolet; Alvírio Silvestrin (org). Chapecó: Ed. do Autor, 2006